ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ **Αρ. Φύλλου 73**

6 Απριλίου 2006

Το παρόν ΦΕΚ επανεκτυπώθηκε λόγω λάθους

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΡΟΕΔΡΙΚΑ ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

ΠΡΟΕΔΡΙΚΑ ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

(1)

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘΜ. 70

Τροποποίηση του π.δ. 52/2005 «Ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας για επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) σύμφωνα με την Οδηγία 2003/25/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 14ης Απριλίου 2003 (L 123/22/17.5.2003)» (Α΄ 79), σε συμμόρφωση με την Οδηγία 2005/12/ΕΚ της Επιτροπής της 18ης Φεβρουαρίου 2005 (L 48/19/19.2.2005)».

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ**

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του άρθρου 1 (παράγραφοι 1 και 3), του άρθρου 3 του ν. 1338/1983 «Εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου», (Α΄ 34), όπως το άρθρο αυτό αντικαταστάθηκε με το άρθρο 65 του ν. 1892/1990 (Α΄ 101) και το άρθρο 4 του ν. 1338/1983 όπως το άρθρο αυτό αντικαταστάθηκε με το άρθρο 6 του ν. 1440/1984 (Α΄ 70), ως τροποποιήθηκε με τα άρθρα 7 του ν. 1775/1988 (Α΄ 101), 31 του ν. 2076/1992 (Α΄ 130), 19 του ν. 2367/1995 (Α΄ 261) και 22 του ν. 2789/2000 (Α΄ 21) σε συνδυασμό με τις διατάξεις των άρθρων 32 παράγραφος 2 και 36 παράγραφος 2 του ν.δ. 187/1973 (Α΄ 261).

2. Τις διατάξεις του άρθρου 90 του Κωδικός Νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα Κυβερνητικά Όργανα, που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του π.δ. 63/2005 (Α΄ 98).

3. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις του παρόντος δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού.

4. Την υπ' αριθμ. 375/2005 γνωμοδότηση του Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού.

5. Την υπ' αριθμ. 286/2005 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας που εκδόθηκε την 2.11.2005, μετά από πρόταση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας, αποφασίζουμε:

Άρθρο 1
Σκοπός

Σκοπός του παρόντος προεδρικού διατάγματος είναι η προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2005/12/ΕΚ της Επιτροπής της 18ης Φεβρουαρίου 2005 (L 48/19/19.2.2005), η οποία τροποποιεί τα παραρτήματα I και II της Οδηγίας 2003/25/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 14ης Απριλίου 2003 (L 123/22/17.5.2003) σχετικά με ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας για επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) που ενσωματώθηκε στο Εθνικό Δίκαιο με το προεδρικό διάταγμα 52/2005 (Α΄ 79).

Άρθρο 2
(Άρθρο 1 παρ. 1 περ. α΄ της Οδηγίας 2005/12/ΕΚ)

Το στοιχείο 2.3 του Παραρτήματος I του π.δ. 52/2005 αντικαθίσταται ως εξής:

«2.3. η στεγανότητα των εγκάρσιων ή διαμηκών διαφραγμάτων, τα οποία κρίνονται αποτελεσματικά για τη συγκράτηση των θαλάσσιων υδάτων που θεωρείται ότι έχουν συγκεντρωθεί στο σχετικό διαμέρισμα στο κατάστρωμα οχημάτων που έχει υποστεί ζημία, πρέπει να είναι ανάλογη με το σύστημα αποστράγγισης και να δύναται να υφίσταται υδροστατική πίεση σύμφωνη με τα αποτελέσματα του υπολογισμού της ζημίας. Τα εν λόγω διαφράγματα πρέπει να έχουν ύψος τουλάχιστον 4 μέτρα, εκτός εάν το ύψος του ύδατος είναι χαμηλότερο από 0,5 μέτρα. Στις περιπτώσεις αυτές, το ύψος

του διαφράγματος μπορεί να υπολογίζεται σύμφωνα με τον ακόλουθο τύπο:

$B_h = 8h_w$

όπου:

B_h είναι το ύψος του διαφράγματος,

και h_w είναι το ύψος του ύδατος.

Σε οποιαδήποτε όμως περίπτωση, το ελάχιστο ύψος του διαφράγματος δεν θα πρέπει να είναι μικρότερο από 2,3 μέτρα. Ωστόσο, στην περίπτωση πλοίου με αναρτημένα καταστρώματα οχημάτων, το ελάχιστο ύψος του διαφράγματος δεν πρέπει να είναι μικρότερο από το ύψος που μετράται έως το κάτω μέρος του αναρτημένου καταστρώματος, όταν είναι κατεβασμένο.»

Άρθρο 3
(Άρθρο 1 παρ. 1 περ. β΄ της Οδηγίας 2005/12/ΕΚ)

Το προσάρτημα του Παραρτήματος Ι του π.δ. 52/2005, υπό τον τίτλο «Μέθοδος δοκιμής μοντέλου», αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Στόχοι

Η παρούσα αναθεωρημένη μέθοδος δοκιμής μοντέλου αποτελεί αναθεώρηση της μεθόδου που περιγράφεται στο προσάρτημα του παραρτήματος της απόφασης 14 της διάσκεψης SOLAS του 1995. Από την έναρξη ισχύος της συμφωνίας της Στοκχόλμης, πραγματοποιήθηκε ένας αριθμός δοκιμών μοντέλου σύμφωνα με τη μέθοδο δοκιμής που ίσχυε προηγουμένως. Κατά τη διάρκεια των δοκιμών αυτών, εντοπίστηκε ένας αριθμός δυνατοτήτων βελτίωσης των διαδικασιών. Η νέα αυτή μέθοδος δοκιμής μοντέλου έχει ως στόχο να συμπεριλάβει τις βελτιώσεις αυτές και, μαζί με τις προσαρτημένες κατευθυντήριες σημειώσεις, να παράσχει μια περισσότερο αξιόπιστη διαδικασία για την αξιολόγηση της επιβιωσιμότητας ενός επιβατηγού οχηματαγωγού πλοίου ro-ro που έχει υποστεί ζημία στη θάλασσα. Στις δοκιμές που προβλέπονται στο σημείο 1.4 των απαιτήσεων ευστάθειας που περιλαμβάνονται στο παράρτημα Ι, το πλοίο πρέπει να είναι σε θέση να ανθίσταται, στην περίπτωση χείριστης ζημίας, στις θαλάσσιες συνθήκες που καθορίζονται στο σημείο 4 κατωτέρω.

2. Ορισμοί

LBP = μήκος μεταξύ των καθέτων

HS = αντιπροσωπευτικό ύψος κύματος

B =πλάτος επί των νομέων

TP = περίοδος αιχμής

TZ = μέση περίοδος μηδενικού επιπέδου

3. Μοντέλο πλοίου

3.1. Το μοντέλο πρέπει να αποτελεί αντίγραφο του πραγματικού πλοίου, τόσο από απόψεως της εξωτερικής διάταξης όσο και της εσωτερικής διαμόρφωσης, ιδίως όσον αφορά όλους τους χώρους που έχουν υποστεί ζημία και έχουν επίδραση στη διαδικασία κατάκλυσης και σάρωσης από τα ύδατα. Θα πρέπει να χρησιμοποιείται βύθισμα, κλίση, διαγωγή καθώς και περιοριστικό λειτουργικό ύψος στο κέντρο βάρους άνωθεν της τρόπιδας (KG) που να αντιστοιχεί στη χείριστη ζημία ενός σκάφους που βρίσκεται σε ανέπαφη κατάσταση. Επιπροσθέτως, η περίπτωση (περιπτώσεις) δοκιμών που πρέπει να εξεταστούν, θα πρέπει να αντιπροσωπεύουν τη χείριστη ζημία που ορίζεται σύμφωνα με τον κανονισμό SOLAS II-1/8.2.3.2 (SOLAS 90) όσον αφορά τη συνολική επιφάνεια που βρίσκεται κάτω από τη θετική καμπύλη ύψους στο κέντρο βάρους άνωθεν της τρόπιδας (GZ), ενώ η κεντρική γραμμή του ανοίγματος της ζημίας θα πρέπει να βρίσκεται μέσα στην ακόλουθη ακτίνα:

3.1.1. ± 35 % της τιμής LBP από το μέσο του πλοίου.

3.1.2. μια πρόσθετη δοκιμή θα απαιτηθεί για τη χείριστη ζημία εντός ακτίνας ±10% της τιμής LBP από το μέσο του πλοίου εάν η ζημία που αναφέρεται στο σημείο 1 βρίσκεται εκτός ακτίνας ±10% της τιμής LBP από το μέσο του πλοίου.

3.2. Το μοντέλο θα πρέπει να πληροί τα ακόλουθα:

3.2.1. το μήκος μεταξύ των καθέτων (LBP) πρέπει να είναι τουλάχιστον τρία μέτρα, ή να αντιστοιχεί σε κλίμακα μοντέλου 1:40, οποιοδήποτε από τα δύο είναι μεγαλύτερο, ενώ η κάθετη απόσταση μέχρι 3 τουλάχιστον πρότυπα ύψη υπερκατασκευής άνωθεν του καταστρώματος στεγανών (καταστρώματος εξάλων).

3.2.2. το πάχος του κύτους των κατακλυσθέντων χώρων δεν θα πρέπει να υπερβαίνει τα 4 mm.

3.2.3. τόσο υπό συνθήκες ανέπαφου πλοίου όσο και πλοίου που έχει υποστεί ζημία, το μοντέλο θα πρέπει να πληροί τα σωστά σημεία εκτοπίσματος και βυθίσματος (TA, TM, TF, στην αριστερή και στη δεξιά πλευρά) με μέγιστη ανοχή σε οποιοδήποτε σημείο βυθίσματος + 2 mm. Τα σημεία βυθίσματος στην πλώρη και στην πρύμνη θα πρέπει να βρίσκονται όσο το δυνατόν πλησιέστερα προς τα σημεία FP και AP.

3.2.4. όλα τα διαμερίσματα που έχουν υποστεί ζημία και οι χώροι ro-ro θα πρέπει να είναι κατασκευασμένα με τις σωστές διαπερατότητες (πραγματικές τιμές και κατανομές) που να διασφαλίζουν τη σωστή αντιπροσώπευση της μάζας του ύδατος κατάκλυσης και της διανομής της μάζας.

3.2.5. τα χαρακτηριστικά κίνησης πρέπει να αναπαράγουν κατάλληλα το πρότυπο του πραγματικού πλοίου και πρέπει να δίδεται ιδιαίτερη προσοχή στην ανοχή GM σε κατάσταση ανέπαφου πλοίου καθώς και τις ακτίνες περιστροφής σε κινήσεις διατοίχισης και προνευστασμού. Η μέτρηση και των δύο ακτινών θα πρέπει να πραγματοποιείται στον αέρα και πρέπει να κυμαίνεται από 0,3 5B έως 0,4B για την κίνηση διατοίχισης και μεταξύ 0,2LOA έως 0,25LOA για την κίνηση προνευστασμού.

3.2.6. τα κύρια χαρακτηριστικά του σχεδίου, όπως τα στεγανά διαφράγματα, οι αεραγωγοί, κ.λπ., άνωθεν και κάτωθεν του καταστρώματος στεγανών που μπορούν να υποστούν ασύμμετρη κατάκλυση, πρέπει να αναπαράγονται κατάλληλα στο μοντέλο, στο μέτρο του δυνατού, προκειμένου να αντιπροσωπεύουν την πραγματική κατάσταση. Οι διατάξεις αερισμού και εγκάρσιας (αντισταθμιστικής) κατάκλυσης θα πρέπει να κατασκευάζονται με ελάχιστη διατομή 500mm^2.

3.2.7. το σχήμα του ανοίγματος της ζημίας πρέπει να έχει τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

1) τραπεζοειδής κατατομή με πλευρά η οποία παρουσιάζει κλίση 15^0 προς την κάθετη και το πλάτος στην ίσαλο γραμμή σχεδίασης καθορισμένο σύμφωνα με τον κανονισμό SOLAS II-1/8.4.1.

2) ισοσκελής τριγωνική κατατομή στο οριζόντιο επίπεδο, με ύψος ίσο προς B/5 σύμφωνα με τον κανονισμό SOLAS II-1/8.4.2. Εάν τοποθετηθούν πλευρικά περιβλήματα εντός του B/5, το μήκος που έχει υποστεί ζημία στα πλευρικά περιβλήματα δεν θα πρέπει να είναι μικρότερο από 25 mm.

3) με την επιφύλαξη των διατάξεων των σημείων 3.2.7.1 και 3.2.7.2 ανωτέρω, θα πρέπει να κατακλύζονται στις δοκιμές μοντέλου όλα τα διαμερίσματα που θεωρούνται ότι έχουν υποστεί ζημία κατά τον υπολογισμό των χειρίστων περιπτώσεων ζημιών που αναφέρονται στο σημείο 3.1.

3.3. Το μοντέλο σε κατάσταση ισορροπίας υπό συνθήκες κατάκλυσης θα πρέπει να υφίσταται κλίση κατά μια πρόσθετη γωνία που να αντιστοιχεί προς εκείνη που προκαλείται από την ροπή κλίσης Mh = max (Mpass. Mlaunch)-Mwind, αλλά σε καμία περίπτωση η τελική κλίση δεν θα πρέπει να είναι μικρότερη από 1^0 προς την κατεύθυνση της ζημίας. Οι τιμές Mpass, Mlaunch and Mwind είναι τιμές που προσδιορίζονται στον κανονισμό SOLAS II-1/8.2.3.4. Για τα υπάρχοντα πλοία, η γωνία αυτή μπορεί να ληφθεί ως 1^0.

4. Διαδικασία πειραμάτων

4.1. Το μοντέλο θα πρέπει να υποβάλλεται σε θαλασσοταραχή με μακροκόρυφα ακανόνιστα κύματα, όπως ορίζονται στο φάσμα JONSWAP, με αντιπροσωπευτικό ύψος κύματος HS, αυξητικό συντελεστή αιχμής γ = 3,3 και περίοδο αιχμής Tp =4 Hs (Tz = Tp / 1,285). Η τιμή Hs αντιπροσωπεύει το αντιπροσωπευτικό ύψος κύματος για την περιοχή πλεύσης, για το οποίο δεν υπάρχει πιθανότητα εμφάνισης μεγαλύτερη από 10% σε ετήσια βάση, αλλά που περιορίζεται σε μέγιστο ύψος 4 μέτρων.

Επιπροσθέτως,

4.1.1. το πλάτος της δεξαμενής θα πρέπει να είναι επαρκές προκειμένου να αποφεύγεται η επαφή ή άλλη· αλληλεπίδραση με τις πλευρές της δεξαμενής, και συνιστάται να μην είναι λιγότερο από την τιμή LBP + δύο μέτρα.

4.1.2. Το βάθος της δεξαμενής θα πρέπει να είναι επαρκές για την κατάλληλη αναπαραγωγή του μοντέλου, αλλά να μην είναι μικρότερο από ένα μέτρο.

4.1.3. για τη χρήση ενός αντιπροσωπευτικού κύματος, θα πρέπει να διενεργούνται μετρήσεις πριν από τη δοκιμή σε τρεις διαφορετικές θέσεις μετατόπισης.

4.1.4. Ο πλησιέστερος στη διάταξη δημιουργίας κυμάτων αισθητήρας κύματος θα πρέπει να βρίσκεται στη θέση στην οποία έχει τοποθετηθεί το μοντέλο κατά την έναρξη της δοκιμής.

4.1.5. οι μεταβολές των τιμών HS και TP θα πρέπει να βρίσκονται εντός ±5% για τις τρεις θέσεις και

4.1.6. κατά τη διάρκεια των δοκιμών, για σκοπούς έγκρισης, θα πρέπει να επιτρέπεται ανοχή + 2,5% της τιμής HS, ± 2,5% της τιμής TP και ±5% της τιμής TZ όσον αφορά τον αισθητήρα που είναι πλησιέστερος προς τη διάταξη δημιουργίας κυμάτων.

4.2. Το μοντέλο θα πρέπει να παρασύρεται ελεύθερα και να είναι τοποθετημένο εγκάρσια προς τα κύματα (κατεύθυνση 90^0) με την οπή της ζημίας να έχει κατεύθυνση προς τα επερχόμενα κύματα και να μην υπάρχει μόνιμο σύστημα πρόσδεσης στο χρησιμοποιούμενο μοντέλο. Για τη διατήρηση κατεύθυνσης εγκάρσιας προς τα κύματα 90^0 περίπου κατά τη διάρκεια της δοκιμής του μοντέλου, θα πρέπει να πληρούνται οι ακόλουθες απαιτήσεις:

4.2.1. τα σχοινία ελέγχου της κατεύθυνσης, τα οποία χρησιμεύουν για ήσσονος σημασίας προσαρμογές, θα πρέπει να βρίσκονται στην κεντρική γραμμή της πλώρης και της πρύμνης, κατά συμμετρικό τρόπο και σε ένα επίπεδο μεταξύ της θέσης της τιμής KG και της ισάλου γραμμής που έχει υποστεί ζημία και

4.2.2. η ταχύτητα έλξης θα πρέπει να είναι ίση με την πραγματική ταχύτητα με την οποία παρασύρεται το μοντέλο, με προσαρμογές της ταχύτητας εφόσον είναι αναγκαίο.

4.3. Θα πρέπει να διεξαχθούν δέκα τουλάχιστον πειράματα. Η περίοδος δοκιμής για κάθε πείραμα θα πρέπει να έχει διάρκεια τέτοια ώστε να επιτυγχάνεται κατάσταση ακινησίας, αλλά όχι λιγότερο από 30 πρώτα λεπτά σε πλήρη κλίμακα. Για κάθε πείραμα θα πρέπει να χρησιμοποιείται διαφορετική αλληλουχία κυμάτων.

5. Κριτήρια επιβιωσιμότητας

Το μοντέλο θα πρέπει να θεωρείται ότι επιβιώνει εάν επιτυγχάνεται κατάσταση ακινησίας για τις διαδοχικές δοκιμές που απαιτούνται στην παράγραφο 4.3. Το μοντέλο θα πρέπει να θεωρείται ότι ανατρέπεται εάν προκύπτουν γωνίες διατοίχισης μεγαλύτερες από 30^0 προς τον κάθετο άξονα ή σταθερή (μέση) κλίση μεγαλύτερη από 20 ^{0} για περίοδο μεγαλύτερη από τρία πρώτα λεπτά πλήρους κλίμακας, ακόμη και αν έχει επιτευχθεί κατάσταση ακινησίας.

6. Τεκμηρίωση δοκιμής

6.1. Το πρόγραμμα δοκιμής μοντέλου θα πρέπει να εγκρίνεται εκ των προτέρων από τις αρχές.

6.2. Οι δοκιμές θα πρέπει να τεκμηριώνονται με έκθεση καθώς και μαγνητοσκόπηση ή άλλα οπτικά μέσα που περιέχουν όλες τις σχετικές πληροφορίες για το μοντέλο και τα αποτελέσματα της δοκιμής, τα οποία εγκρίνονται από τις αρχές. Μεταξύ αυτών περιλαμβάνονται κατ' ελάχιστο όριο, τα θεωρητικά και καταμετρηθέντα φάσματα κύματος καθώς και στατιστικές (HS, TP, TZ) του ύψους του κύματος σε τρεις διαφορετικές θέσεις της δεξαμενής για μια αντιπροσωπευτική δοκιμή, και όσον αφορά τις δοκιμές με το μοντέλο, οι χρονοσειρές των βασικών στατιστικών του καταμετρηθέντος ύψους κύματος πλησίον της διάταξης δημιουργίας κυμάτων καθώς και οι καταγραφές των κινήσεων διατοίχισης, κάθετης ταλάντωσης και προνευστασμού, καθώς και της ταχύτητας με την οποία παρασύρεται το σκάφος».

Άρθρο 4
(Άρθρο 1 παρ. 2 της Οδηγίας 2005/12/ΕΚ)

Το Μέρος II του Παραρτήματος II του π.δ. 52/2005, υπό τον τίτλο «ΔΟΚΙΜΗ ΜΟΝΤΕΛΟΥ», αντικαθίσταται ως εξής:

«Σκοπός των κατευθυντήριων αυτών γραμμών είναι να διασφαλιστεί η ομοιομορφία των μεθόδων που χρησιμοποιούνται για την κατασκευή και την επαλήθευση του μοντέλου καθώς επίσης και για τη διενέργεια και τις αναλύσεις των δοκιμών μοντέλου.

Τα περιεχόμενα των σημείων 1 και 2 του προσαρτήματος του παραρτήματος I θεωρούνται αυτεξήγητα.

Σημείο 3 – Μοντέλο πλοίου

3.1. Το υλικό κατασκευής του μοντέλου δεν παίζει σημαντικό ρόλο, υπό τον όρο ότι το μοντέλο τόσο σε ανέπαφη κατάσταση όσο και μετά την ζημία πρέπει να συνεχίζει να είναι αρκετά ισχυρό έτσι ώστε να διασφαλίζει ότι οι υδροστατικές ιδιότητές του να είναι ίδιες με εκείνες του πραγματικού πλοίου καθώς επίσης και ότι η αντίδραση στην κάμψη του κύτους έναντι των κυμάτων να είναι αμελητέα.

Είναι επίσης σημαντικό να διασφαλιστεί η όσο το δυνατόν ακριβέστερη αναπαράσταση των διαμερισμάτων που έχουν υποστεί ζημία προκειμένου να διασφαλιστεί η ύπαρξη του σωστού όγκου ύδατος κατάκλυσης.

Δεδομένου ότι εισροή ύδατος (ακόμη και σε μικρές ποσότητες) στα ανέπαφα τμήματα του μοντέλου επηρεάζει τη συμπεριφορά του, πρέπει να ληφθούν μέτρα προκειμένου να διασφαλιστεί ότι δεν θα υπάρχει τέτοιου είδους εισροή.

Σε δοκιμές μοντέλου που αφορούν τις χείριστες ζημίες SOLAS πλησίον των άκρων του πλοίου παρατηρήθηκε ότι δεν ήταν δυνατή η σταδιακή κατάκλυση λόγω της τάσης του ύδατος επί του καταστρώματος να συσσωρεύεται πλησίον του ανοίγματος της ζημίας και από εκεί να εκρέει. Δεδομένου ότι τέτοιου είδους μοντέλα μπορούσαν να επιβιώνουν υπό συνθήκες μεγάλης θαλασσοταραχής, ενώ υφίσταντο ανατροπή σε συνθήκες μικρότερης θαλασσοταραχής με λιγότερο επιβλαβείς μακράν των άκρων ζημίες SOLAS, θεσπίστηκε το όριο ±35 % για την παρεμπόδιση του φαινομένου αυτού.

Εκτεταμένη έρευνα που διεξάχθηκε για το σκοπό της ανάπτυξης κατάλληλων κριτηρίων για νέα σκάφη έχει δείξει ότι εκτός από την τιμή GM και τα έξαλα, για την επιβιωσιμότητα των επιβατηγών πλοίων, σημαντικό ρόλο παίζουν και η έκταση κάτω από την καμπύλη της απομένουσας ευστάθειας. Κατά συνέπεια, για τον καθορισμό της χειρίστης ζημίας SOLAS προκειμένου να τηρηθεί η απαίτηση του σημείου 3.1, ως χείριστη ζημία πρέπει να θεωρείται εκείνη η οποία παρουσιάζει τη μικρότερη έκταση κάτω από την καμπύλη απομένουσας ευστάθειας.

3.2. Χαρακτηριστικά του μοντέλου

3.2.1. Αναγνωρίζοντας ότι οι επιπτώσεις κλίμακας διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στη συμπεριφορά ενός μοντέλου κατά τη διάρκεια των δοκιμών, είναι σημαντικό να διασφαλιστεί ότι οι επιπτώσεις αυτές ελαχιστοποιούνται όσο το δυνατόν περισσότερο. Το μοντέλο θα πρέπει να είναι όσο το δυνατόν μεγαλύτερο δεδομένου ότι οι λεπτομέρειες των διαμερισμάτων που έχουν υποστεί ζημία κατασκευάζονται ευκολότερα σε μεγαλύτερα μοντέλα και μειώνονται οι επιπτώσεις κλίμακας. Ως εκ τούτου, το μήκος του μοντέλου απαιτείται να μην είναι μικρότερο από εκείνο που αντιστοιχεί σε κλίμακα 1:40 ή 3 μέτρα, οποιοδήποτε μήκος είναι μεγαλύτερο.

Έχει διαπιστωθεί κατά τη διάρκεια των δοκιμών ότι η κάθετη διάσταση του μοντέλου μπορεί να επηρεάσει τα αποτελέσματα σε περίπτωση που πραγματοποιείται δυναμική δοκιμή. Ως εκ τούτου, απαιτείται η αναπαραγωγή του πλοίου σε τρία τουλάχιστον πρότυπα ύψη υπερκατασκευής πάνω από το κατάστρωμα διαφράγματος (κατάστρωμα εξάλων) έτσι ώστε τα αλλεπάλληλα κύματα να μην περνούν πάνω από το μοντέλο.

3.2.2. Το μοντέλο στο σημείο των υποτιθέμενων ζημιών πρέπει να είναι όσο το δυνατόν λεπτότερο προκειμένου να διασφαλίζει την επαρκή αντιπροσώπευση της ποσότητας ύδατος κατάκλυσης και του κέντρου βαρύτητας του. Το πάχος του κύτους δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 4 mm. Αναγνωρίζεται ότι ίσως να μην είναι δυνατή με αρκετή λεπτομέρεια η κατασκευή του κύτους του μοντέλου και των στοιχείων της κύριας και δευτερεύουσας υποδιαίρεσης στο σημείο της ζημίας, και λόγω των κατασκευαστικών αυτών περιορισμών ίσως να μην είναι δυνατός ο επακριβής υπολογισμός της υποτιθέμενης διαπερατότητας του χώρου.

3.2.3. Είναι σημαντικό να μην επαληθεύονται μόνο τα βυθίσματα σε κατάσταση ανέπαφου πλοίου, αλλά και να μετρώνται επίσης επακριβώς τα βυθίσματα του μοντέλου που έχει υποστεί ζημία προκειμένου να συσχετιστούν με εκείνα που προκύπτουν από τον υπολογισμό της ευστάθειας μετά από την επέλευση της ζημίας. Για πρακτικούς λόγους, γίνεται αποδεκτή ανοχή +2mm για οποιοδήποτε βύθισμα.

3.2.4. Μετά τη μέτρηση των βυθισμάτων μετά την επέλευση της ζημίας, είναι δυνατό να θεωρηθεί αναγκαίο να πραγματοποιηθούν προσαρμογές στην διαπερατότητα του διαμερίσματος που έχει υποστεί ζημία είτε με την εισαγωγή ανέπαφων όγκων είτε με την προσθήκη βαρών. Ωστόσο, είναι σημαντικό να διασφαλιστεί η επακριβής αναπαράσταση του κέντρου βαρύτητας του ύδατος κατάκλυσης. Στην περίπτωση αυτή, οποιεσδήποτε πραγματοποιούμενες προσαρμογές, πρέπει να σφάλουν προς την πλευρά της ασφάλειας.

Εάν απαιτείται η τοποθέτηση φραγμάτων στο κατάστρωμα του μοντέλου και τα φράγματα έχουν ύψος μικρότερο από το ύψος διαφράγματος που αναφέρεται κατωτέρω, το μοντέλο πρέπει να εξοπλιστεί με εσωτερικό κύκλωμα τηλεόρασης έτσι ώστε να μπορεί να παρακολουθηθεί οποιοδήποτε «πλατάγισμα» των κυμάτων και οποιαδήποτε συσσώρευση ύδατος στην περιοχή του καταστρώματος που δεν έχει υποστεί ζημία. Στην περίπτωση αυτή, μεταξύ των τεκμηρίων δοκιμής απαιτείται μαγνητοσκόπηση του συμβάντος.

Το ύψος των εγκάρσιων ή διαμήκων διαφραγμάτων τα οποία πρέπει να θεωρούνται αποτελεσματικά για τον περιορισμό του υποτιθέμενου συσσωρευμένου θαλάσσιου ύδατος στο σχετικό διαμέρισμα του καταστρώματος ro-ro που έχει υποστεί ζημία, θα πρέπει να ανέρχεται σε 4 μέτρα τουλάχιστον, εκτός εάν το ύψος του ύδατος είναι μικρότερο από 0,5 μέτρα.

Στις περιπτώσεις αυτές, το ύψος του διαφράγματος μπορεί να υπολογίζεται σύμφωνα με τον εξής τύπο: ”

Bh=8hw

όπου Bh είναι το ύψος του διαφράγματος και

hw είναι το ύψος του ύδατος.

Σε οποιαδήποτε όμως περίπτωση, το ελάχιστο ύψος του διαφράγματος δεν θα πρέπει να είναι μικρότερο από 2,2 μέτρα. Ωστόσο, στην περίπτωση πλοίου με αναρτημένα καταστρώματα οχημάτων, το ελάχιστο ύψος του διαφράγματος δεν πρέπει να είναι μικρότερο από το ύψος της κάτω πλευράς του αναρτημένου καταστρώματος αυτοκινήτων σε κατεβασμένη θέση.

3.2.5. Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα χαρακτηριστικά κίνησης του μοντέλου αντιπροσωπεύουν εκείνα του πραγματικού πλοίου, είναι σημαντικό για το μοντέλο να υποστεί κλίση και διατοίχιση σε ανέπαφη κατάσταση έτσι ώστε να ελεγχθεί η τιμή GM καθώς και η κατανομή της μάζας. Η κατανομή της μάζας θα πρέπει να μετρηθεί στον αέρα. Η εγκάρσια ακτίνα περιστροφής του πραγματικού πλοίου θα πρέπει να κυμαίνεται μεταξύ 0,3 5B και 0,4B και η διαμήκης ακτίνα περιστροφής θα πρέπει να κυμαίνεται μεταξύ 0,2L και 0,25L.

Σημείωση: Ενώ μπορεί να γίνει αποδεκτή η κλίση και ο διατοιχισμός του μοντέλου σε κατάσταση ζημίας με στόχο την επαλήθευση της καμπύλης της εναπομένουσας ευστάθειας, οι δοκιμές αυτές δεν πρέπει να υποκαθιστούν τις δοκιμές του μοντέλου σε ανέπαφη κατάσταση.

3.2.6. Θεωρείται ότι οι εξαεριστήρες του διαμερίσματος του πραγματικού πλοίου που έχει υποστεί ζημία επαρκούν για την απρόσκοπτη κατάκλυση και κίνηση των υδάτων κατάκλυσης. Ωστόσο, κατά την προσπάθεια σμίκρυνσης υπό κλίμακα των διαρρυθμίσεων των εξαεριστήρων του πραγματικού πλοίου, μπορεί να προ-

κληθούν στο μοντέλο ανεπιθύμητες επιδράσεις λόγω κλίμακος. Για να εξασφαλιστεί η αποφυγή τέτοιων επιπτώσεων, συνιστάται να κατασκευαστούν οι διαρρυθμίσεις εξαεριστήρων σε μεγαλύτερη κλίμακα από εκείνη του μοντέλου, φροντίζοντας ταυτόχρονα το γεγονός αυτό να μην επηρεάζει τη ροή των υδάτων στο κατάστρωμα οχημάτων.

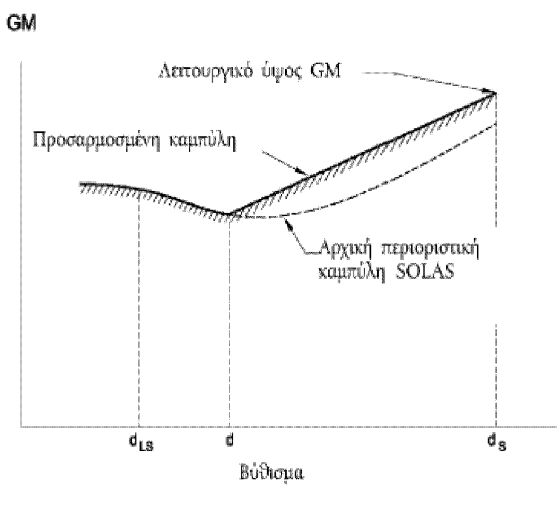
3.2.7. Θεωρείται ότι είναι κατάλληλο να ληφθεί υπόψη ένα σχήμα ζημίας που να είναι αντιπροσωπευτικό της εγκάρσιας τομής του πλοίου στην περιοχή της πλώρης. Η γωνία 15^0 στηρίζεται σε μελέτη της εγκάρσιας τομής σε απόσταση Β/5 από την πλώρη για μια αντιπροσωπευτική επιλογή σκαφών διαφορετικών τύπων και μεγεθών.

Η ισοσκελής τριγωνική κατανομή του πρισματικού σχήματος της ζημίας είναι εκείνη που αντιστοιχεί στην έμφορτο ίσαλο γραμμή.

Επιπλέον, σε περιπτώσεις όπου έχουν τοποθετηθεί πλευρικά περιβλήματα πλάτους μικρότερου από Β/5 και για να αποφεύγονται πιθανές επιδράσεις λόγω κλίμακας, το μήκος της ζημίας στη θέση των πλευρικών περιβλημάτων δεν θα πρέπει να είναι μικρότερο από 25 mm.

3.3. Στην αρχική μέθοδο δοκιμής μοντέλου της απόφασης 14 της διάσκεψης της SOLAS 1995, δεν εξετάστηκε η επίπτωση της κλίσης που προκαλείται από τη μέγιστη ροπή που προκύπτει από οποιοδήποτε συνωστισμό επιβατών, καθέλκυση σωστικής λέμβου, άνεμο ή περιστροφή, παρά το γεγονός ότι η επίπτωση αυτή αποτελούσε μέρος της SOLAS. Αποτελέσματα έρευνας έχουν δείξει, ωστόσο, ότι θα ήταν συνετό να ληφθούν υπόψη οι επιπτώσεις αυτές και να διατηρηθεί ελάχιστη κλίση 1^0 προς την πλευρά τη ζημίας για πρακτικούς σκοπούς. Πρέπει να σημειωθεί ότι δεν θεωρήθηκε σημαντικό να ληφθεί υπόψη η κλίση που οφείλεται σε περιστροφή.

3.4. Σε περιπτώσεις όπου υπάρχει περιθώριο του ύψους GM σε πραγματικές συνθήκες φόρτωσης σε σύγκριση προς την περιοριστική καμπύλη ύψους GM (που απορρέει από τη SOLAS 90), οι αρχές μπορούν να δεχθούν να ληφθεί υπόψη στη δοκιμή μοντέλου. Στις περιπτώσεις αυτές, η περιοριστική καμπύλη ύψους GM πρέπει να υποστεί τροποποίηση. Η προσαρμογή αυτή μπορεί να πραγματοποιηθεί ως εξής:



$d = d_S - 0,6\ (d_S - d_{LS})$

όπου: d_S είναι το βύθισμα υποδιαίρεσης και d_{LS} είναι το βύθισμα άφορτου πλοίου.

Η προσαρμοσμένη καμπύλη είναι μια ευθεία γραμμή μεταξύ του ύψους GM που χρησιμοποιείται στη δοκιμή μοντέλου στο βύθισμα υποδιαίρεσης και της τομής της αρχικής καμπύλης SOLAS 90 και του βυθίσματος d.

Σημείο 4 – Διαδικασία πειραμάτων

4.1. Φάσματα κύματος

Πρέπει να χρησιμοποιείται το φάσμα JONSWAP εφόσον περιγράφει καταστάσεις θαλάσσης που προσδιορίζονται ανάλογα με το ανάπτυγμα του κύματος και τη διάρκεια του, οι οποίες αντιστοιχούν στην πλειονότητα των συνθηκών παγκοσμίως. Από την άποψη αυτή, είναι σημαντικό όχι μόνο να επαληθεύεται η περίοδος αιχμής της αλληλουχίας των κυμάτων αλλά και να είναι ορθή η μέση περίοδος μηδενικού επιπέδου.

Για κάθε δοκιμή, απαιτείται η καταγραφή και η τεκμηρίωση του φάσματος κύματος. Οι μετρήσεις για την εν λόγω καταγραφή πρέπει να πραγματοποιούνται με τη βοήθεια του αισθητήρα που βρίσκεται πλησιέστερα στη διάταξη δημιουργίας κυμάτων.

Το μοντέλο απαιτείται επίσης να διαθέτει όργανα έτσι ώστε να παρακολουθούνται και να καταγράφονται, καθόλη τη διάρκεια της δοκιμής, οι κινήσεις του (διατοίχιση, κάθετη ταλάντωση και προνευστασμός), καθώς επίσης και η στάση του (κλίση, βύθιση και διαγωγή).

Έχει διαπιστωθεί ότι δεν είναι πρακτικό να καθορίζονται απόλυτα όρια για αντιπροσωπευτικά ύψη κυμάτων, περιόδους αιχμής και μέσες περιόδους μηδενικού επιπέδου των φασμάτων κύματος του μοντέλου. Ως εκ τούτου, έχει θεσπιστεί ένα αποδεκτό περιθώριο.

4.2. Για την αποφυγή της παρεμβολής του συστήματος πρόσδεσης με τη δυναμική του πλοίου, η διάταξη έλξης (στην οποία είναι συνδεδεμένο το σύστημα πρόσδεσης) θα πρέπει να ακολουθεί το μοντέλο στην πραγματική ταχύτητα με την οποία παρασύρεται. Σε κατάσταση θαλάσσης με ακανόνιστα κύματα, η ταχύτητα με την οποία παρασύρεται δεν θα είναι σταθερή. Μια σταθερή ταχύτητα της διάταξης έλξης θα έχει ως αποτέλεσμα χαμηλή συχνότητα, ταλαντώσεις μετακίνησης μεγάλου εύρους, οι οποίες είναι δυνατό να επηρεάσουν τη συμπεριφορά του μοντέλου.

4.3. Ένας επαρκής αριθμός δοκιμών με διαφορετικές αλληλουχίες κυμάτων είναι αναγκαίος για τη διασφάλιση της στατιστικής αξιοπιστίας, δηλαδή ο στόχος είναι να καθοριστεί με υψηλό βαθμό εμπιστοσύνης ότι ένα ανασφαλές πλοίο θα ανατραπεί υπό επιλεγμένες συνθήκες. Ένας ελάχιστος αριθμός δέκα δοκιμών θεωρείται ότι παρέχει εύλογο επίπεδο αξιοπιστίας.

Σημείο 5 – Κριτήρια επιβιωσιμότητας

Τα περιεχόμενα της παραγράφου αυτής θεωρούνται αυτονόητα.

Σημείο 6 – Έγκριση δοκιμής

Τα ακόλουθα έγγραφα πρέπει να συμπεριλαμβάνονται στην έκθεση προς την αρμόδια αρχή:

α) υπολογισμοί ευστάθειας σε περίπτωση ζημίας για τη χειρίστη ζημία σύμφωνα με τη SOLAS καθώς και στο μέσο του πλοίου (εφόσον είναι διαφορετικοί).

β) σχέδιο του μοντέλου με τη γενική διαρρύθμιση, μαζί με λεπτομέρειες κατασκευής και εξοπλισμού με όργανα.

γ) δοκιμή κλίσης και μετρήσεις των ακτινών περιστροφής.

δ) ονομαστικά και καταμετρηθέντα φάσματα κύματος (σε τρεις διαφορετικές θέσεις για την αντιπροσωπευ-

τική δοκιμή και για τις δοκιμές με το μοντέλο από τον αισθητήρα που βρίσκεται πλησιέστερα προς τη διάταξη δημιουργίας κυμάτων).

ε) αντιπροσωπευτική καταγραφή των κινήσεων, της συμπεριφοράς και της μετατόπισης του μοντέλου.

στ) σχετικές βιντεοσκοπημένες εγγραφές.

Σημείωση: Σε όλες τις δοκιμές, πρέπει να παρίσταται η αρμόδια αρχή».

Άρθρο 5
Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του παρόντος διατάγματος αρχίζει από τη δημοσίευση του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Στον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας αναθέτουμε τη δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος διατάγματος.

Αθήνα, 29 Μαρτίου 2006

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΑΡΟΛΟΣ ΓΡ. ΠΑΠΟΥΛΙΑΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΛΟΓΟΣΚΟΥΦΗΣ

ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΜΑΝΩΛΗΣ Κ. ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ

(2)

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘΜ. 71

Κύρωση τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS), 1974, όπως αυτές υιοθετήθηκαν με τις αποφάσεις 134(76)/12.12.2002 και 151(78)/20.5.2004 της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO).

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ**

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις της παρ. 2 του άρθρου 12 του ν. 1045/1980 «Περί κυρώσεως της υπογραφείσης εις Λονδίνον Διεθνούς Συμβάσεως "περί ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής εν θαλάσση, 1974", και περί άλλων τινών διατάξεων» (Α΄ 95), όπως αυτή αντικαταστάθηκε με το άρθρο πέμπτο του ν. 2208/ 1994 (Α΄ 71).

2. Τις διατάξεις του άρθρου 90 του Κώδικα Νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα Κυβερνητικά Όργανα που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του π.δ. 63/2005 (Α΄ 98).

3. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις του παρόντος διατάγματος δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού

4. Την αριθμ. 375/2005 γνωμοδότηση του Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού.

5. Την αριθμ. 272/2005 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας, που εκδόθηκε την 27.9.2005, μετά από πρόταση των Υπουργών Εξωτερικών και Εμπορικής Ναυτιλίας, αποφασίζουμε:

Άρθρο πρώτο

1. Κυρώνονται οι υιοθετηθείσες, την 12.12.2002 και την 20.5.2004 με τις υπ' αριθμ. 134(76) και 151(78), αντιστοίχως αποφάσεις της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), τροποποιήσεις στη Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS), 1974, (ΠΑΑΖΕΘ 74) που κυρώθηκε με το ν. 1045/1980 (Α΄ 95) και τροποποιήθηκε με το ν. 1159/1981 (Α΄ 143), το π.δ. 541/1984 (Α΄ 198), το π.δ. 126/1987 (Α΄ 70), το π.δ. 441/1989 (Α΄ 191), το π.δ. 131/1990 (Α΄ 52), το π.δ. 474/1991 (Α΄ 175), το ν. 2013/1992 (Α΄ 28), το π.δ. 418/1993 (Α΄ 177), το π.δ. 419/1993 (Α΄ 178), το π.δ. 41/1994 (Α΄ 31), το ν. 2208/1994 (Α΄ 71), το π.δ. 323/1994 (Α΄ 173), το π.δ. 136/1995 (Α΄ 84), το π.δ. 74/1996 (Α΄ 58), το π.δ. 192/1996 (Α΄ 157), το π.δ. 160/1997 (Α΄ 141), το π.δ. 225/1999 (Α΄ 189), το π.δ. 25/2000 (Α΄ 19), το π.δ. 349/2001 (Α΄ 235) και το π.δ. 56/2004 (Α΄ 47).

2. Τα κείμενα των υπ' αριθμ. 134(76)/12.12.2002 και 151(78)/20-05-2004 αποφάσεων της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) σε πρωτότυπο στην Αγγλική γλώσσα και σε μετάφραση στην Ελληνική γλώσσα παρατίθενται κατωτέρω ως ΜΕΡΟΣ Α και ΜΕΡΟΣ Β αντίστοιχα στο παρόν διάταγμα.

3. Σε περίπτωση σύγκρουσης μεταξύ του Αγγλικού και του Ελληνικού κειμένου των ως άνω αποφάσεων κατισχύει το Αγγλικό.

ΜΕΡΟΣ Α

ANNEX 3
RESOLUTION MSC. 134(76)
(adopted on 12 December 2002)
ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING FURTHER article VIII(b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974 (hereinafter referred to as «the Convention»), concerning the amendment procedure applicable to the Annex to the Convention, other than to the provisions of chapter I thereof,

HAVING CONSIDERED, at its seventy-sixth session, amendments to the Convention, proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) thereof,

1. ADOPTS, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention, amendments to the Convention, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;

2. DETERMINES, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention, that the said amendments shall be deemed to have been accepted on 1 January 2004, unless, prior to that date, more than one third of the Contracting Governments to the Convention or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world 's merchant fleet, have notified their objections to the amendments;

3. INVITES SOLAS Contracting Governments to note that, in accordance with article VIII(b)(vii)(2) of the Convention, the amendments shall enter into force on 1 July 2004 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article VIII(b)(v) of the Convention, to transmit certi-

fied copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex to all Contracting Governments to the Convention;

5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its Annex to Members of the Organization, which are not Contracting Governments to the Convention.

ANNEX

AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED

CHAPTER II-1

CONSTRUCTION - STRUCTURE, SUBDIVISION AND STABILITY, MACHINERY AND ELECTRICAL INSTALLATIONS

PART A-1

STRUCTURE OF SHIPS

1 The following new regulation 3-6 is added after existing regulation 3-5:

«Regulation 3-6

Access to and within spaces in the cargo area of oil tankers and bulk carriers

1 Application

1.1 Except as provided for in paragraph 1.2, this regulation applies to oil tankers of 500 gross tonnage and over and bulk carriers, as defined in regulation IX/1, of 20,000 gross tonnage and over, constructed on or after 1 January 2005.

1.2 Oil tankers of 500 gross tonnage and over constructed on or after 1 October 1994 but before 1 January 2005 shall comply with the provisions of regulation II-1/12-2 adopted by resolution MSC. 27(61).

2 Means of access to cargo and other spaces

2.1 Each space within the cargo area shall be provided with a permanent means of access to enable, throughout the life of a ship, overall and close-up inspections and thickness measurements of the ship's structures to be carried out by the Administration, the company, as defined in regulation IX/1, and the ship's personnel and others as necessary. Such means of access shall comply with the requirements of paragraph 5 and with the Technical provisions for means of access for inspections, adopted by the Maritime Safety Committee by resolution MSC 133(76), as may be amended by the Organization, provided that such amendments are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article VIII of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to the Annex other than chapter I.

2.2 Where a permanent means of access may be susceptible to damage during normal cargo loading and unloading operations or where it is impracticable to fit permanent means of access, the Administration may allow, in lieu thereof, the provision of movable or portable means of access, as specified in the Technical provisions, provided that the means of attaching, rigging, suspending or supporting the portable means of access forms a permanent part of the ship's structure. All portable equipment shall be capable of being readily erected or deployed by ship's personnel.

2.3 The construction and materials of all means of access and their attachment to the ship's structure shall be to the satisfaction of the Administration. The means of access shall be subject to survey prior to, or in conjunction with, its use in carrying out surveys in accordance with regulation I/10.

3 Safe access to cargo holds, cargo tanks, ballast tanks and other spaces

3.1 Safe access* to cargo holds, cofferdams, ballast tanks, cargo tanks and other spaces in the cargo area shall be direct from the open deck and such as to ensure their complete inspection. Safe access* to double bottom spaces may be from a pump-room, deep cofferdam, pipe tunnel, cargo hold, double hull space or similar compartment not intended for the carriage of oil or hazardous cargoes.

3.2 Tanks, and subdivisions of tanks, having a length of 35 m or more, shall be fitted with at least two access hatchways and ladders, as far apart as practicable. Tanks less than 35 m in length shall be served by at least one access hatchway and ladder. When a tank is subdivided by one or more swash bulkheads or similar obstructions which do not allow ready means of access to the other parts of the tank, at least two hatchways and ladders shall be fitted.

3.3 Each cargo hold shall be provided with at least two means of access as far apart as practicable. In general, these accesses should be arranged diagonally, for example one access near the forward bulkhead on the port side, the other one near the aft bulkhead on the starboard side.

4 Ship structure access manual

4.1 A ship's means of access to carry out overall and close-up inspections and thickness measurements shall be described in a Ship structure access manual approved by the Administration, an updated copy of which shall be kept on board. The Ship structure access manual shall include the following for each space in the cargo area:

.1 plans showing the means of access to the space, with appropriate technical specifications and dimensions;

.2 plans showing the means of access within each space to enable an overall inspection to be carried out, with appropriate technical specifications and dimensions. The plans shall indicate from where each area in the space can be inspected;

.3 plans showing the means of access within the space to enable close-up inspections to be carried out, with appropriate technical specifications and dimensions. The plans shall indicate the positions of critical structural areas, whether the means of access is permanent or portable and from where each area can be inspected;

.4 instructions for inspecting and maintaining the structural strength of all means of access and means of attachment, taking into account any corrosive atmosphere that may be within the space;

.5 instructions for safety guidance when rafting is used for close-up inspections and thickness measurements;

.6 instructions for the rigging and use of any portable means of access in a safe manner;

.7 an inventory of all portable means of access; and

---

* Refer to the Recommendations for entering enclosed spaces aboard ships, adopted by the Organization by resolution A.864(20)

.8 records of periodical inspections and maintenance of the ship's means of access.

4.2 For the purpose of this regulation «critical structural areas» are locations which have been identified from calculations to require monitoring or from the service history of similar or sister ships to be sensitive to cracking, buckling, deformation or corrosion which would impair the structural integrity of the ship.

5 General technical specifications

5.1 For access through horizontal openings, hatches or manholes, the dimensions shall be sufficient to allow a person wearing a self-contained air-breathing apparatus and protective equipment to ascend or descend any ladder without obstruction and also provide a clear opening to facilitate the hoisting of an injured person from the bottom of the space. The minimum clear opening shall not be less than 600 mm x 600 mm. When access to a cargo hold is arranged through the cargo hatch, the top of the ladder shall be placed as close as possible to the hatch coaming. Access hatch coamings having a height greater than 900 mm shall also have steps on the outside in conjunction with the ladder.

5.2 For access through vertical openings, or manholes, in swash bulkheads, floors, girders and web frames providing passage through the length and breadth of the space, the minimum opening shall be not less than 600 mm x 800 mm at a height of not more than 600 mm from the bottom shell plating unless gratings or other foot holds are provided.

5.3 For oil tankers of less than 5,000 tonnes deadweight, the Administration may approve, in special circumstances, smaller dimensions for the openings referred to in paragraphs 5.1 and 5.2, if the ability to traverse such openings or to remove an injured person can be proved to the satisfaction of the Administration."

PART B

SUBDIVISION AND STABILITY

Regulation 12-2 - Access to spaces in the cargo area of oil tankers

2 The existing regulation 12-2 is deleted.

PART C

MACHINERY INSTALLATIONS

Regulation 31 - Machinery control

3 The following new subparagraph .10 is added to paragraph 2 of the regulation:

«.10 automation systems shall be designed in a manner which ensures that threshold warning of impending or imminent slowdown or shutdown of the propulsion system is given to the officer in charge of the navigational watch in time to assess navigational circumstances in an emergency. In particular, the systems shall control, monitor, report, alert and take safety action to slow down or stop propulsion while providing the officer in charge of the navigational watch an opportunity to manually intervene, except for those cases where manual intervention will result in total failure of the engine and/or propulsion equipment within a short time, for example in the case of overspeed.»

CHAPTER II-2
CONSTRUCTION - FIRE PROTECTION, FIRE DETECTION AND FIRE EXTINCTION

Regulation 3 - Definitions

4 In paragraph 20, the words «regulation VII/2» are replaced by the words «the IMDG Code, as defined in regulation VII/1.1».

Regulation 19 - Carriage of dangerous goods

5 In table 19.3, in vertical columns 7 and 8 (concerning flashpoints of class 3), the numbers «3.1 3.2» and «3.3», respectively, are replaced by the number «3».

6 In table 19.3, in vertical column 13 (concerning class 5.2), the character «X» in rows 15 (concerning paragraph 3.10.1) and 16 (concerning paragraph 3.10.2) is replaced by the character «X[16]» and a new note 16 is added as follows:

«[16] Under the provisions of the IMDG Code, as amended, stowage of class 5.2 dangerous goods under deck or in enclosed ro-ro spaces is prohibited.»

CHAPTER III
LIFE-SAVING APPLIANCES AND ARRANGEMENTS

Regulation 26 - Additional requirements for ro-ro passenger ships

7 The following new subparagraph .4 is added at the end of paragraph 1:

«.4 before 1 July 2004 shall comply with the requirements of paragraph 2.5 not later than the first survey on or after that date.»

8 The following new subparagraph .5 is added at the end of paragraph 2:

«.5 Liferafts carried on ro-ro passenger ships shall be fitted with a radar transponder* in the ratio of one transponder for every four liferafts. The transponder shall be mounted inside the liferaft so its antenna is more than one metre above the sea level when the liferaft is deployed, except that for canopied reversible liferafts the transponder shall be so arranged as to be readily accessed and erected by survivors. Each transponder shall be arranged to be manually erected when the liferaft is deployed. Containers of liferafts fitted with transponders shall be clearly marked.

CHAPTER XII
ADDITIONAL SAFETY MEASURES FOR BULK CARRIERS

9 The following new regulations 12 and 13 are added after existing regulation 11:

«Regulation 12

Hold, ballast and dry space water level detectors

(This regulation applies to bulk carriers regardless of their date of construction)

1 Bulk carriers shall be fitted with water level detectors:

.1 in each cargo hold, giving audible and visual alarms, one when the water level above the inner bottom in any hold reaches a height of 0.5 m and another at a height not

---

* Refer to the Performance standards for survival craft radar transponders for use in search and rescue operations, adopted by the Organization by resolution A.802(19).

less than 15% of the depth of the cargo hold but not more than 2 m. On bulk carriers to which regulation 9.2 applies, detectors with only the latter alarm need be installed. The water level detectors shall be fitted in the aft end of the cargo holds. For cargo holds which are used for water ballast, an alarm overriding device may be installed. The visual alarms shall clearly discriminate between the two different water levels detected in each hold;

.2 in any ballast tank forward of the collision bulkhead required by regulation II-1/11, giving an audible and visual alarm when the liquid in the tank reaches a level not exceeding 10% of the tank capacity. An alarm overriding device may be installed to be activated when the tank is in use; and

.3 in any dry or void space other than a chain cable locker, any part of which extends forward of the foremost cargo hold, giving an audible and visual alarm at a water level of 0.1 m above the deck. Such alarms need not be provided in enclosed spaces the volume of which does not exceed 0.1% of the ship's maximum displacement volume.

2 The audible and visual alarms specified in paragraph 1 shall be located on the navigation bridge.

3 Bulk carriers constructed before 1 July 2004 shall comply with the requirements of this regulation not later than the date of the annual, intermediate or renewal survey of the ship to be carried out after 1 July 2004, whichever comes first.

Regulation 13
Availability of pumping systems
(This regulation applies to bulk carriers regardless of their date of construction)

1 On bulk carriers, the means for draining and pumping ballast tanks forward of the collision bulkhead and bilges of dry spaces any part of which extends forward of the foremost cargo hold shall be capable of being brought into operation from a readily accessible enclosed space, the location of which is accessible from the navigation bridge or propulsion machinery control position without traversing exposed freeboard or superstructure decks. Where pipes serving such tanks or bilges pierce the collision bulkhead, valve operation by means of remotely operated actuators may be accepted, as an alternative to the valve control specified in regulation II-1/11.4, provided that the location of such valve controls complies with this regulation.

2 Bulk carriers constructed before 1 July 2004 shall comply with the requirements of this regulation not later than the date of the first intermediate or renewal survey of the ship to be carried out after 1 July 2004, but in no case later than 1 July 2007.»

ANNEX 1

RESOLUTION MSC. 151(78)
(Adopted on 20 May 2004)

ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the functions of the Committee,

RECALLING FURTHER article VIII(b) of the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974 (hereinafter referred to as «the Convention»), concerning the amendment procedure applicable to the Annex to the Convention, other than to the provisions of chapter I thereof,

NOTING SOLAS regulation II-1/3-6 concerning access to and within spaces in the cargo area of oil tankers and bulk carriers of 20,000 gross tonnage and over, adopted by resolution MSC.134(76), which is applicable to oil tankers and bulk carriers constructed on or after 1 January 2005,

ACKNOWLEDGING concerns expressed with regard to perceived problems which might be encountered when implementing the requirements of the aforementioned SOLAS regulation II-1/3-6,

HAVING CONSIDERED, at its seventy-eighth session, amendments to SOLAS regulation II-1/3-6, proposed and circulated in accordance with article VIII(b)(i) of the Convention,

1. ADOPTS, in accordance with article VIII(b)(iv) of the Convention, amendments to regulation II-1/3-6 of the Convention, the text of which is set out in the Annex to the present resolution;

2. DETERMINES, in accordance with article VIII(b)(vi)(2)(bb) of the Convention, that the said amendments shall be deemed to have been accepted on 1 July 2005, unless, prior to that date, more than one third of the Contracting Governments to the Convention or Contracting Governments the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified their objections to the amendments;

3. INVITES SOLAS Contracting Governments to note that, in accordance with article.

VIII(b)(vii)(2) of the Convention, the amendments shall enter into force on 1 January 2006 upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above;

4. REQUESTS the Secretary-General, in conformity with article VIII(b)(v) of the Convention, to transmit certified copies of the present resolution and the text of the amendments contained in the Annex to all Contracting Governments to the Convention;

5. FURTHER REQUESTS the Secretary-General to transmit copies of this resolution and its Annex to Members of the Organization, which are not Contracting Governments to the Convention;

6. RESOLVES that SOLAS Contracting Governments may apply in advance the annexed SOLAS regulation II-1/3-6 adopted by this resolution together with the amendments to the Technical provisions for means of access for inspections adopted by resolution MSC.158(78) in lieu of SOLAS regulation II-1/3-6 adopted by resolution MSC.134(76) and the Technical provisions for means of access for inspections adopted by resolution MSC.133(76) to ships flying their flag constructed on or after 1 January 2005.

ANNEX

AMENDMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, AS AMENDED

CHAPTER II-1
CONSTRUCTION - STRUCTURE, SUBDIVISION AND STABILITY,
MACHINERY AND ELECTRICAL INSTALLATIONS

PART A-1
STRUCTURE OF SHIPS

Regulation 3-6 - Access to and within spaces in the cargo area of oil tankers and bulk carriers

1 The title of the regulation is replaced by the following:

"Access to and within spaces in, and forward of, the cargo area of oil tankers and bulk carriers"

2 In paragraph 1.1, the date "1 January 2005" is replaced with "1 January 2006".

3 In paragraph 2.1, first sentence, the words "within the cargo area" and "a permanent" are deleted.

4 In paragraph 3.1, second sentence, the words "or to foreward ballast tanks" are inserted between the words "bottom spaces" and "may be from a pump-room".

5 In paragraph 4.1, second sentence, the words "in the cargo area" are deleted.

ΜΕΡΟΣ Β

ΑΠΟΦΑΣΗ MSC.134(76)
(Υιοθετηθείσα την 12η Δεκεμβρίου 2002)

ΥΙΟΘΕΤΗΣΗ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΩΝ ΣΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, 1974, ΟΠΩΣ ΕΧΕΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΕΙ

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ,

ΕΧΟΝΤΑΣ υπόψη το άρθρο 28(b) της Σύμβασης για τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό το οποίο αναφέρεται στις αρμοδιότητες της Επιτροπής,

ΕΧΟΝΤΑΣ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ υπόψη το άρθρο VIII(b) της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS), 1974, η οποία θα αναφέρεται στη συνέχεια ως "η Σύμβαση", που αφορά στη διαδικασία τροποποίηση του Παραρτήματος της Σύμβασης, εκτός από τις διατάξεις του Κεφαλαίου Ι αυτής,

ΑΦΟΥ ΕΞΕΤΑΣΕ, στην εβδομηκοστή έκτη σύνοδό της, τροποποιήσεις στη Σύμβαση που προτάθηκαν και κυκλοφόρησαν σύμφωνα με το άρθρο VIII(b) (i) αυτής,

1. ΥΙΟΘΕΤΕΙ, σύμφωνα με το άρθρο VIII(b) (iv) της Σύμβασης, τροποποιήσεις στη Σύμβαση, το κείμενο των οποίων παρατίθεται στο Παράρτημα αυτής της απόφασης

2. ΚΑΘΟΡΙΖΕΙ, σύμφωνα με το άρθρο VIII(b) (iv)(2) (bb) της Σύμβασης, ότι οι τροποποιήσεις θα θεωρείται ότι έχουν γίνει αποδεκτές την 1η Ιανουαρίου 2004, εκτός εάν, πριν από αυτή την ημερομηνία περισσότερα από το ένα τρίτο των Συμβαλλομένων Κρατών της Σύμβασης ή Συμβαλλόμενα Κράτη των οποίων το άθροισμα των εμπορικών τους στόλων αποτελεί όχι λιγότερο από 50% της ολικής χωρητικότητας του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, έχουν γνωστοποιήσει τις αντιρρήσεις τους στις τροποποιήσεις.

3. ΚΑΛΕΙ τα Συμβαλλόμενα Κράτη να σημειώσουν ότι, σύμφωνα με το άρθρο VIII(b)(iv)(2) της Σύμβασης, οι τροποποιήσεις θα τεθούν σε ισχύ την 1η Ιουλίου 2004 μετά την αποδοχή τους σύμφωνα με την παραπάνω παράγραφο 2.

4. ΠΑΡΑΚΑΛΕΙ τον Γενικό Γραμματέα, σύμφωνα με το άρθρο VIII(b)(v) της Σύμβασης, να διαβιβάσει θεωρημένα αντίγραφα της απόφασης αυτής και του κειμένου των τροποποιήσεων που περιέχονται στο Παράρτημα σε όλα τα Συμβαλλόμενα Κράτη της Σύμβασης.

5. ΠΑΡΑΚΑΛΕΙ ΕΠΙΣΗΣ τον Γενικό Γραμματέα, να διαβιβάσει αντίγραφα αυτής της απόφασης και του Παραρτήματός της στα Μέλη του Οργανισμού τα οποία δεν είναι Συμβαλλόμενα Κράτη της Σύμβασης.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, 1974, ΟΠΩΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ

ΚΕΦ. ΙΙ-1

ΝΑΥΠΗΓΗΣΗ - ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ, ΥΠΟΔΙΑΙΡΕΣΗ ΚΑΙ ΕΥΣΤΑΘΕΙΑ, ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΕΣ ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

ΜΕΡΟΣ Α-1

ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΠΛΟΙΩΝ

1 Μετά τον υπάρχοντα κανονισμό 3-5 προστίθεται ο ακόλουθος νέος κανονισμός 3-6:

«Κανονισμός 3-6

Πρόσβαση προς και εντός χώρων στην περιοχή φορτίου των δεξαμενόπλοιων και φορτηγών φορτίου χύδην.

1. Εφαρμογή

1.1 Με την εξαίρεση των προβλεπομένων στην παράγραφο 1.2, αυτός ο κανονισμός εφαρμόζεται σε δεξαμενόπλοια ολικής χωρητικότητας από 500 και άνω κόρους και σε φορτηγά χύδην φορτίου, όπως ορίζονται στον κανονισμό ΙΧ/1, από 20.000 κόρους και άνω, ναυπηγηθέντα την ή μετά από την 1 Ιανουαρίου 2005.

1.2 Δεξαμενόπλοια ολικής χωρητικότητας 500 και άνω ναυπηγηθέντα την ή και μετά την 1 Οκτωβρίου 1994 αλλά πριν από την 1 Ιανουαρίου 2005 πρέπει να συμμορφώνονται με τις διατάξεις του κανονισμού ΙΙ-1/12-2 που υιοθετήθηκε με την απόφαση MSC.27(61).

2. Μέσα πρόσβασης σε χώρους φορτίου και άλλους χώρους.

2.1 Κάθε χώρος εντός της περιοχής του φορτίου θα πρέπει να εφοδιάζεται με μόνιμα μέσα πρόσβασης που να δίνουν τη δυνατότητα, καθ' όλη τη διάρκεια της ζωής του πλοίου, για ολικές και εκ του πλησίον επιθεωρήσεις και παχυμετρήσεις της κατασκευής του πλοίου, οι οποίες θα διενεργούνται από την Αρχή, την εταιρεία, όπως ορίζεται από τον κανονισμό ΙΧ/1 και το προσωπικό του πλοίου καθώς και άλλους, είναι αναγκαίο. Αυτά τα μέσα πρόσβασης πρέπει να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της παραγράφου 5 και με τις τεχνικές διατάξεις για τα μέσα πρόσβασης για επιθεωρήσεις, που υιοθετήθηκαν από την Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας με την απόφαση MSC. 133(76), όπως μπορεί να τρο-

ποποιηθούν από τον Οργανισμό, υπό την προϋπόθεση ότι τέτοιες τροποποιήσεις υιοθετούνται, τίθενται σε ισχύ και εφαρμόζονται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου VIII της παρούσας σύμβασης, που αφορά τη διαδικασία τροποποιήσεων, οι οποίες έχουν εφαρμογή στο παράρτημα εκτός του κεφαλαίου Ι.

2.2 Στις περιπτώσεις που ορισμένα μόνιμα μέσα πρόσβασης είναι ευπαθή σε βλάβη κατά τη διάρκεια κανονικών χειρισμών φόρτωσης και εκφόρτωσης ή δεν είναι πρακτικά δυνατή η τοποθέτηση μόνιμων μέσων πρόσβασης, η Αρχή μπορεί να επιτρέψει, αντί αυτών, να προβλέπονται κινητά ή φορητά μέσα πρόσβασης, όπως προδιαγράφονται στις τεχνικές διατάξεις, υπό την προϋπόθεση ότι τα μέσα προσάρτησης, εξαρτισμού, ανάρτησης ή στήριξης των φορητών μέσων πρόσβασης διαμορφώνονται ως μόνιμο τμήμα της κατασκευής του πλοίου. Όλος ο φορητός εξοπλισμός θα πρέπει να είναι ικανός ώστε εύκολα να αναγείρεται ή στήνεται από το προσωπικό του πλοίου.

2.3 Η κατασκευή και τα υλικά όλων των μέσων πρόσβασης και των προσαρτήσεών τους επί της κατασκευής του πλοίου θα πρέπει να ικανοποιούν την Αρχή. Τα μέσα πρόσβασης θα πρέπει να διατίθενται προς επιθεώρηση πριν, ή σε συνδυασμό με τη χρήση τους για την εκτέλεση επιθεωρήσεων σύμφωνα με τον κανονισμό Ι/10.

3. Ασφαλής πρόσβαση σε κύτη φορτίου, δεξαμενές φορτίου, δεξαμενές έρματος και άλλους χώρους

3.1 Η ασφαλής πρόσβαση* σε κύτη φορτίου, κενούς διαχωριστικούς χώρους (cofferdams), δεξαμενές έρματος, δεξαμενές φορτίου και άλλους χώρους στην περιοχή φορτίου πρέπει να είναι άμεση από το ανοικτό κατάστρωμα και τέτοια ώστε να εξασφαλίζεται η πλήρης επιθεώρησή τους. Η ασφαλής πρόσβαση* σε χώρους διπυθμένων μπορεί να γίνεται από αντλιοστάσιο, βαθύ κενό διαχωριστικό χώρο (deep cofferdam), σωληνοειδή σήραγγα (pipe tunnel), κύτος φορτίου, χώρο διπλού τοιχώματος (double hull) ή από παρόμοιο διαμέρισμα μη προοριζόμενο για την μεταφορά ελαίου ή επικίνδυνων φορτίων.

3.2 Δεξαμενές και υποδιαιρέσεις δεξαμενών, οι οποίες έχουν μήκος 35 μέτρα ή περισσότερο, θα εφοδιάζονται με τουλάχιστον δύο καταπακτές και σκάλες πρόσβασης, στη μεγαλύτερη πρακτικά δυνατή απόσταση μεταξύ τους. Δεξαμενές με μήκος μικρότερο των 35 μέτρων θα εξυπηρετούνται τουλάχιστον από ένα στόμιο κύτους και σκάλα πρόσβασης. Όταν μία δεξαμενή υποδιαιρείται από μία ή περισσότερες διάτρητες φρακτές (swash bulkheads) ή παρόμοια εμπόδια που δεν επιτρέπουν χρήση μέσων για εύκολη πρόσβαση στα άλλα τμήματα της δεξαμενής, θα πρέπει να εφοδιάζεται με τουλάχιστον δύο στόμια κυτών και σκάλες πρόσβασης.

3.3 Κάθε κύτος φορτίου θα πρέπει να εφοδιάζεται με τουλάχιστον δύο μέσα πρόσβασης στη μεγαλύτερη πρακτικά δυνατή απόσταση μεταξύ τους. Γενικά, αυτές οι προσβάσεις θα πρέπει να διατάσσονται διαγωνίως, για παράδειγμα η μία πρόσβαση κοντά στην πρωραία φρακτή στην αριστερή πλευρά και η άλλη κοντά στην πρυμναία φρακτή στη δεξιά πλευρά.

4. Εγχειρίδιο πρόσβασης στην κατασκευή του πλοίου

4.1 Τα μέσα πρόσβασης του πλοίου για τη διενέργεια ολικών και εκ του πλησίον επιθεωρήσεων και παχυμετρήσεων θα πρέπει να περιγράφονται σε ένα εγχειρίδιο πρόσβασης στην κατασκευή του Πλοίου εγκεκριμένο από την Αρχή, του οποίου ενημερωμένο αντίγραφο θα τηρείται επί του πλοίου. Το εγχειρίδιο πρόσβασης στην κατασκευή του Πλοίου θα πρέπει να περιλαμβάνει τα κάτωθι για κάθε χώρο στην περιοχή του φορτίου:

.1 Σχέδια όπου να φαίνονται τα μέσα πρόσβασης στο χώρο, με τις απαραίτητες τεχνικές προδιαγραφές και διαστάσεις,

.2 Σχέδια όπου να φαίνονται τα μέσα πρόσβασης εντός κάθε χώρου, τα οποία δίνουν τη δυνατότητα διενέργειας ολικής επιθεώρησης, με τις απαραίτητες τεχνικές προδιαγραφές και διαστάσεις. Τα σχέδια θα πρέπει να υποδεικνύουν από πού μπορεί να επιθεωρηθεί κάθε περιοχή του χώρου,

.3 Σχέδια όπου να φαίνονται τα μέσα πρόσβασης εντός του χώρου, τα οποία δίνουν τη δυνατότητα διενέργειας εκ του πλησίον επιθεωρήσεις, με τις απαραίτητες τεχνικές προδιαγραφές και διαστάσεις. Τα σχέδια θα πρέπει να υποδεικνύουν τις θέσεις κρίσιμων κατασκευαστικών περιοχών, είτε τα μέσα πρόσβασης είναι μόνιμα είτε είναι φορητά και από πού μπορεί να επιθεωρηθεί κάθε περιοχή,

.4 Οδηγίες για επιθεώρηση και συντήρηση της κατασκευαστικών στοιχείων αντοχής όλων των μέσων πρόσβασης και των μέσων προσάρτησης, λαμβάνοντας υπόψη οποιαδήποτε διαβρωτική ατμόσφαιρα που μπορεί να υφίσταται εντός του χώρου,

.5 Οδηγίες για ασφαλή καθοδήγηση, όταν γίνεται χρήση πλευστής σχεδίας, σε επιθεωρήσεις εκ του πλησίον και παχυμετρήσεις,

.6 Οδηγίες για τον εξαρτισμό και τη χρήση με ασφαλή τρόπο οποιωνδήποτε φορητών μέσων πρόσβασης,

.7 Μία απογραφή όλων των φορητών μέσων πρόσβασης, και

.8 Αρχεία περιοδικών επιθεωρήσεων και συντήρησης των μέσων πρόσβασης του πλοίου.

4.2 Σε ότι αφορά στο σκοπό αυτού του κανονισμού "κρίσιμες κατασκευαστικές περιοχές" είναι θέσεις οι οποίες έχουν προσδιοριστεί από υπολογισμούς ότι χρήζουν παρακολούθησης ή από το υπηρεσιακό ιστορικό παρόμοιων ή αδελφών πλοίων ότι είναι ευαίσθητες σε δημιουργία ρωγμών, λυγισμού, παραμόρφωσης ή διάβρωσης που θα έβλαπταν την κατασκευαστική ακεραιότητα του πλοίου.

5. Γενικές τεχνικές προδιαγραφές

5.1 Σε ότι αφορά στην πρόσβαση μέσω οριζόντιων ανοιγμάτων, στομίων κυτών ή ανθρωποθυρίδων, οι διαστάσεις θα πρέπει να είναι επαρκείς ώστε να επιτρέπεται σε ένα άτομο, το οποίο φέρει αυτόνομη αναπνευστική συσκευή και προστατευτικό εξοπλισμό, να ανέρχεται και να κατέρχεται οποιαδήποτε σκάλα χωρίς παρεμπόδιση και επιπλέον να παρέχεται καθαρό άνοιγμα ώστε να διευκολύνεται η ανέλκυση ενός τραυματία από τον πυθμένα του χώρου. Το ελάχιστο καθαρό άνοιγμα δεν θα πρέπει να είναι μικρότερο από 600 mm x 600 mm. Όταν η πρόσβαση σε ένα κύτος φορτίου έχει διάταξη μέσω του

* Αναφέρεται στις Συστάσεις για είσοδο σε περίκλειστους χώρους επί πλοίων, που υιοθετήθηκαν από τον Οργανισμό με την απόφαση Α.864(20).

στομίου κύτους φορτίου, η κορυφή της σκάλας θα πρέπει να τοποθετείται όσο πιο κοντά στο τοίχωμα στομίου κύτους είναι πρακτικά δυνατό. Τα τοιχώματα στομίων κύτους πρόσβασης, τα οποία έχουν ύψος μεγαλύτερο από 900 mm θα πρέπει επιπλέον να έχουν σκαλοπάτια στο εξωτερικό τους σε συνδυασμό με τη σκάλα.

5.2 Σε ότι αφορά στην πρόσβαση μέσω κατακόρυφων ανοιγμάτων, ή ανθρωποθυρίδων, επί διάτρητων φρακτών, εδρών, διαδοκίδων και ενισχυμένων νομέων που παρέχουν διέλευση κατά μήκος και κατά πλάτος του χώρου, το ελάχιστο άνοιγμα δεν θα πρέπει να είναι μικρότερο από 600 mm x 800 mm με ύψος από το έλασμα πυθμένα όχι μεγαλύτερο των 600 mm, εκτός αν παρέχονται σχάρες ή άλλα πατήματα.

5.3 Σε ότι αφορά στα δεξαμενόπλοια με νεκρό βάρος (deadweight) μικρότερο από 5000 τόνους, η Αρχή μπορεί να εγκρίνει, υπό ειδικές συνθήκες, μικρότερες διαστάσεις για τα ανοίγματα που αναφέρονται στις παραγράφους 5.1 και 5.2, αν υπάρχουν ικανοποιητικές για αυτήν αποδείξεις, ότι υπάρχει δυνατότητα διέλευσης δι' αυτών των ανοιγμάτων ή μετακίνησης ενός τραυματία».

ΜΕΡΟΣ Β

ΥΠΟΔΙΑΙΡΕΣΗ ΚΑΙ ΕΥΣΤΑΘΕΙΑ

Κανονισμός 12-2 – Πρόσβαση προς διαμερίσματα εντός των χώρων φορτίου δεξαμενοπλοίων

2 Ο υπάρχων κανονισμός 12-2 διαγράφεται.

ΜΕΡΟΣ Γ

ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΜΗΧΑΝΗΣ

Κανονισμός 31 – Έλεγχος μηχανής

3 Η εξής νέα υποπαράγραφος 10 προστίθεται στην παράγραφο 2 του κανονισμού:

«.10 Τα συστήματα αυτοματισμού σχεδιάζονται κατά τρόπο που εξασφαλίζει ότι θα δίδεται προειδοποίηση του ορίου για επαπειλούμενη ή επικείμενη επιβράδυνση ή παύση λειτουργίας του συστήματος πρόωσης στον αξιωματικό φυλακής εγκαίρως για να εκτιμά τις συνθήκες ναυσιπλοΐας σε έκτακτη ανάγκη. Συγκεκριμένα, τα συστήματα θα ελέγχουν, παρακολουθούν, αναφέρουν, ειδοποιούν και αναλαμβάνουν μέτρα ασφαλείας για να επιβραδύνουν ή να σταματήσουν την πρόωση ενώ θα παρέχουν στον υπεύθυνο αξιωματικό φυλακής την δυνατότητα να παρέμβει με χειροκίνητο χειρισμό, εκτός από τις περιπτώσεις στις οποίες ο χειροκίνητος χειρισμός θα έχει σαν αποτέλεσμα την αστοχία του κινητήρα και/ή του εξοπλισμού πρόωσης σε σύντομο χρονικό διάστημα, παραδείγματος χάρη σε περίπτωση υπερτάχυνσης».

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ-2

ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ – ΠΥΡΟΠΡΟΣΤΑΣΙΑ, ΑΝΙΧΝΕΥΣΗ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΒΕΣΗ ΠΥΡΚΑΪΑΣ

Κανονισμός 3 – Ορισμοί

4 Στην παράγραφο 20, οι λέξεις «Κανονισμό VII/2» αντικαθίστανται από τις λέξεις «Διεθνή Ναυτιλιακό Κώδικα Επικινδύνων Φορτίων (IMDG Code), όπως ορίζεται στον Κανονισμό VII/1.1».

Κανονισμός 19 – Μεταφορά επικινδύνων φορτίων

5 Στον πίνακα 19.3, στις κατακόρυφες στήλες 7 και 8 (που αφορούν τα σημεία ανάφλεξης της κλάσης 3), οι αριθμοί «3.1.3.2» και «3.3» αντίστοιχα, αντικαθίστανται από τον αριθμό «3».

6 Στον πίνακα 19.3, στην κατακόρυφη στήλη 13 (που αφορά την κλάση 5.2), ο χαρακτήρας «X» στις σειρές 15 (που αφορά την παράγραφο 3.10.1) και 16 (που αφορά την παράγραφο 3.10.2) αντικαθίσταται από τον χαρακτήρα «X[16]» και προστίθεται νέα σημείωση 16 ως ακολούθως:

« [16] Σύμφωνα με τις διατάξεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Κώδικα Επικινδύνων Φορτίων (IMDG Code), όπως τροποποιήθηκε, απαγορεύεται η στοιβασία επικινδύνων φορτίων κλάσης 5.2 υπό το κατάστρωμα ή μέσα σε κλειστούς χώρους ro-ro».

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ

ΣΩΣΤΙΚΑ ΜΕΣΑ ΚΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Κανονισμός 26 - Επιπρόσθετες απαιτήσεις για τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία

7 Η ακόλουθη νέα υποπαράγραφος .4 προστίθεται στο τέλος της παραγράφου 1:

«.4 πριν από την 1η Ιουλίου 2004 θα συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της παραγράφου 2.5 όχι αργότερα από την πρώτη επιθεώρηση που θα λάβει χώρα την ή μετά την ημερομηνία αυτή».

8 Η ακόλουθη νέα υποπαράγραφος .5 προστίθεται στο τέλος της παραγράφου 2:

".5 Οι σωσίβιες σχεδίες των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων θα είναι εξοπλισμένες με αναμεταδότη radar*, σε αναλογία ένας αναμεταδότης για κάθε τέσσερις σωσίβιες σχεδίες. Ο αναμεταδότης θα είναι τοποθετημένος σε τέτοια θέση μέσα στη σωσίβια σχεδία ώστε η κεραία του να απέχει περισσότερο από ένα μέτρο από την επιφάνεια της θάλασσας όταν η σωσίβια σχεδία εκδιπλώνεται, εκτός από τις ανατρεπόμενες σωσίβιες σχεδίες με σκεπή, όπου ο αναμεταδότης θα είναι τοποθετημένος έτσι ώστε να είναι άμεσα προσβάσιμος και να μπορεί να ανυψούται από τους επιζώντες. Κάθε αναμεταδότης θα είναι τοποθετημένος έτσι ώστε να είναι δυνατή η χειροκίνητη ανύψωση του όταν η σωσίβια σχεδία εκδιπλώνεται. Τα κελύφη των σωσιβίων σχεδιών που είναι εφοδιασμένα με αναμεταδότες, θα σημαίνονται ευκρινώς."

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΧΙΙ

ΠΡΟΣΘΕΤΑ ΜΕΤΡΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΓΙΑ ΠΛΟΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΩΝ.

9 Οι παρακάτω νέοι κανονισμοί 12 και 13 προστίθενται μετά τον υπάρχοντα κανονισμό 11:

«ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 12

Ενδείκτες ανίχνευσης στάθμης υδάτων στους χώρους φορτίου, έρματος και κενούς χώρους.

(Ο κανονισμός αυτός εφαρμόζεται στα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίων ανεξάρτητα από την ημερομηνία κατασκευής τους.)

1 Τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίων θα είναι εφοδιασμένα με ενδείκτες ανίχνευσης στάθμης υδάτων:

---

* Γίνεται αναφορά στα πρότυπα απόδοσης για αναμεταδότες συσκευών radar σωστικών σκαφών για χρήση σε επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης που υιοθετήθηκαν από τον Οργανισμό με την απόφαση Α 802(19).

.1 σε κάθε χώρο φορτίου, με ακουστική και οπτική προειδοποίηση, ένα ενδείκτη που ενεργοποιείται όταν η στάθμη των υδάτων φθάσει στο ύψος των 0.5 μέτρων πάνω από το διπύθμενο και ένα άλλο που θα ενεργοποιείται όταν η παραπάνω στάθμη δεν ξεπερνά το 15% του βάθους του χώρου φορτίου αλλά όχι περισσότερο των 2 μέτρων. Στα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου στα οποία εφαρμόζεται ο κανονισμός 9.2, ενδείκτες όπως ο τελευταίος αναφερθείς απαιτείται να εγκατασταθεί. Οι ενδείκτες ανίχνευσης στάθμης υδάτων θα εγκαθίστανται στο πρυμναίο μέρος του χώρου φορτίου. Για χώρους φορτίου που μπορεί να χρησιμοποιηθούν για μεταφορά έρματος, μπορεί να εγκατασταθεί συναγερμός που να ακυρώνει τους ανωτέρω συναγερμούς. Οι οπτικοί συναγερμοί θα είναι σαφώς διακριτοί μεταξύ των δύο διαφορετικών επιπέδων στάθμης υδάτων που ανιχνεύονται σε κάθε χώρο.

.2 σε κάθε δεξαμενή έρματος πρώραθεν της φρακτής σύγκρουσης που απαιτείται από τον κανονισμό ΙΙ-1/11, με οπτικό και ακουστικό συναγερμό όταν η στάθμη του υγρού στην δεξαμενή φθάνει σε ένα επίπεδο που δεν ξεπερνά το 10% της χωρητικότητας της δεξαμενής. Κύκλωμα συναγερμού που ακυρώνει τον ανωτέρω, μπορεί να εγκατασταθεί και θα ενεργοποιείται όταν χρησιμοποιείται η δεξαμενή.

.3 σε κάθε ξηρό και κενό χώρο εκτός αυτού του φρεατίου αλύσσεων, κάθε μέρος του οποίου εκτείνεται πρώραθεν του πρωραίου χώρου φορτίου, με ακουστικό και οπτικό συναγερμό σε στάθμη ύδατος 0.1 μέτρων άνωθεν του καταστρώματος. Τέτοιοι συναγερμοί δεν απαιτείται να εγκαθίστανται σε κλειστούς χώρους των οποίων ο όγκος δεν ξεπερνά το 0.1% του όγκου του μεγίστου εκτοπίσματος του πλοίου.

2 Οι ακουστικοί και οπτικοί συναγερμοί που αναφέρονται στην παράγραφο 1 θα τοποθετούνται στην γέφυρα διακυβέρνησης.

3 Πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου που κατασκευάστηκαν πριν την 1η Ιουλίου 2004 πρέπει να έχουν συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις του παρόντος Κανονισμού το βραδύτερο κατά την πρώτη, μετά την 1η Ιουλίου 2004, επιθεώρηση που θα διενεργηθεί σε αυτά, είτε πρόκειται για ετήσια είτε για ενδιάμεση ή για επιθεώρηση ανανέωσης, οποιαδήποτε διενεργηθεί ενωρίτερα.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 13

Διαθεσιμότητα συστημάτων άντλησης

(Ο κανονισμός αυτός εφαρμόζεται στα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίων ανεξάρτητα από την ημερομηνία κατασκευής τους.)

1 Στα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου, τα μέσα αποστράγγισης και άντλησης των δεξαμενών έρματος κάθε μέρος των οποίων εκτείνεται πρώραθεν της φρακτής σύγκρουσης και των κενών χώρων κάθε μέρος των οποίων εκτείνεται πρώραθεν του πρωραίου χώρου φορτίου, θα είναι δυνατόν να τίθενται σε λειτουργία από άμεσα προσβάσιμο κλειστό χώρο, η θέση του οποίου θα είναι προσβάσιμη από την γέφυρα διακυβέρνησης ή τον χώρο ελέγχου πρόωσης χωρίς να απαιτείται να διασχίζεται το εκτεθιμένο κατάστρωμα εξάλων ή καταστρώματα υπερκατασκευών. Όπου σωληνώσεις που εξυπηρετούν τέτοιες δεξαμενές ή φρεάτια διαπερνούν την φρακτή σύγκρουσης, επιστόμια χειρισμού που λειτουργούν με τηλεχειριζόμενους ενεργοποιητές, μπορεί να γίνουν αποδεκτά, σαν εναλλακτική λύση ελέγχου των επιστομίων που αναφέρονται στον κανονισμό ΙΙ-1/11.4, με την προϋπόθεση ότι η θέση τέτοιων επιστομίων είναι σύμφωνη με τον κανονισμό αυτό.

2 Πλοία μεταφοράς χύδην φορτίων που κατασκευάστηκαν πριν την 1η Ιουλίου 2004 θα συμμορφωθούν με τις απαιτήσεις του κανονισμού αυτού όχι αργότερα από την ημερομηνία διενέργειας της πρώτης ενδιάμεσης ή επιθεώρησης ανανέωσης που θα διενεργηθεί μετά την 1η Ιουλίου 2004, αλλά σε καμία περίπτωση όχι αργότερα της 1ης Ιουλίου 2007».

ΑΠΟΦΑΣΗ MSC.151(78)
(Υιοθετηθείσα την 20η Μαΐου 2004)

ΥΙΟΘΕΤΗΣΗ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΩΝ ΣΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ,1974, ΟΠΩΣ ΕΧΕΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΕΙ

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ,

ΕΧΟΝΤΑΣ υπόψη το άρθρο 28(b) της Σύμβασης για τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό το οποίο αναφέρεται στις αρμοδιότητες της Επιτροπής,

ΕΧΟΝΤΑΣ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ υπόψη το άρθρο VIII(b) της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS), 1974 (η οποία θα αναφέρεται στη συνέχεια ως "η Σύμβαση") που αφορά στη διαδικασία τροποποίησης του Παραρτήματος της Σύμβασης, εκτός από τις διατάξεις του Κεφαλαίου Ι αυτής,

ΣΗΜΕΙΩΝΟΝΤΑΣ τον Κανονισμό ΙΙ-1/3-6 της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS) αναφορικά με την πρόσβαση προς και διαμέσου διαμερισμάτων εντός, και πρώραθεν αυτών, των χώρων φορτίου δεξαμενοπλοίων και πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου χωρητικότητας από 20000 GT και άνω, ο οποίος υιοθετήθηκε από την απόφαση MSC.134(76), και έχει εφαρμογή στα δεξαμενόπλοια και τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου τα οποία έχουν θέσει τρόπιδα την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2005,

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ ανησυχίες που εκφράζονται και αφορούν στα προβλήματα που διακρίνεται ότι μπορεί προκύψουν κατά την εφαρμογή των απαιτήσεων του προαναφερόμενου Κανονισμού ΙΙ-1/3-6 της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS),

ΑΦΟΥ ΕΞΕΤΑΣΕ, στην εβδομηκοστή όγδοη σύνοδό της, τροποποιήσεις στη Σύμβαση, Κανονισμός ΙΙ-1/3-6, που προτάθηκαν και κυκλοφόρησαν σύμφωνα με το άρθρο VIII(b) (i) αυτής,

1. ΥΙΟΘΕΤΕΙ, σύμφωνα με το άρθρο VIII(b) (iv) της Σύμβασης, τροποποιήσεις στον Κανονισμό ΙΙ-1/3-6 της Σύμβασης, το κείμενο των οποίων παρατίθεται στο Παράρτημα αυτής της απόφασης.

2. ΚΑΘΟΡΙΖΕΙ, σύμφωνα με το άρθρο VIII(b) (iv)(2) (bb) της Σύμβασης, ότι οι τροποποιήσεις θα θεωρείται ότι έχουν γίνει αποδεκτές την 1η Ιανουαρίου 2004, εκτός εάν, πριν από αυτή την ημερομηνία περισσότερα από το ένα τρίτο των Συμβαλλομένων Κρατών της Σύμβασης ή Συμβαλλόμενα Κράτη των οποίων το άθροισμα των εμπορικών τους στόλων αποτελεί όχι λιγότερο από 50% της ολικής χωρητικότητας του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, έχουν γνωστοποιήσει τις αντιρρήσεις τους στις τροποποιήσεις.

3. ΚΑΛΕΙ τα Συμβαλλόμενα Κράτη να σημειώσουν ότι, σύμφωνα με το άρθρο VIII(b)(iv)(2) της Σύμβασης, οι τροποποιήσεις θα τεθούν σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2006 μετά την αποδοχή τους σύμφωνα με την παραπάνω παράγραφο 2.

4. ΠΑΡΑΚΑΛΕΙ το Γενικό Γραμματέα, σύμφωνα με το άρθρο VIII(b)(v) της Σύμβασης, να διαβιβάσει θεωρημένα αντίγραφα της απόφασης αυτής και του κειμένου των τροποποιήσεων που περιέχονται στο Παράρτημα σε όλα τα Συμβαλλόμενα Κράτη της Σύμβασης

5. ΠΑΡΑΚΑΛΕΙ ΕΠΙΣΗΣ τον Γενικό Γραμματέα, να διαβιβάσει αντίγραφα αυτής της απόφασης και του Παραρτήματός της στα Μέλη του Οργανισμού τα οποία δεν είναι Συμβαλλόμενα Κράτη της Σύμβασης

6. ΛΑΜΒΑΝΕΙ την απόφαση ότι τα Συμβαλλόμενα Κράτη είναι δυνατό να εφαρμόσουν εκ των προτέρων τον Κανονισμό II-1/3-6 της Σύμβασης, όπως παρατίθεται στο Παράρτημα και υιοθετήθηκε από αυτή την απόφαση μαζί με τις τροποποιήσεις στις Τεχνικές Απαιτήσεις για τα μέσα πρόσβασης για επιθεωρήσεις που υιοθετήθηκαν με την απόφαση MSC.158(78) αντί του Κανονισμού II-1/3-6 της Σύμβασης που υιοθετήθηκε με την MSC.134(76) και τις Τεχνικές Απαιτήσεις για τα μέσα πρόσβασης για επιθεωρήσεις που υιοθετήθηκαν με την απόφαση MSC.133(76) για τα πλοία που φέρουν τη Σημαία Συμβαλλόμενου Κράτους και έχουν θέσει τρόπιδα την ή μετά την 1 Ιανουαρίου 2005.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ, 1974, ΟΠΩΣ ΕΧΕΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΕΙ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II-1

ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ-ΜΕΤΑΛΛΙΚΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ, ΥΠΟΔΙΑΙΡΕΣΗ ΚΑΙ ΕΥΣΤΑΘΕΙΑ, ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΕΣ ΚΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

ΜΕΡΟΣ Α-1

ΜΕΤΑΛΛΙΚΗ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Κανονισμός 3-6 - Πρόσβαση προς και εντός διαμερισμάτων εντός των χώρων φορτίου δεξαμενοπλοίων και πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου

1 Ο τίτλος του κανονισμού αυτού αντικαθίσταται από τον εξής:

«Πρόσβαση προς και εντός διαμερισμάτων εντός, και πρώραθεν αυτών, των χώρων φορτίου δεξαμενοπλοίων και πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου».

2 Στην παράγραφο 1.1, η ημερομηνία «1 Ιανουαρίου 2005» αντικαθίσταται από την «1 Ιανουαρίου 2006».

3 Στην πρώτη πρόταση της παραγράφου 2.1 διαγράφονται οι λέξεις «εντός της περιοχής του φορτίου« και «μόνιμα».

4 Στην δεύτερη πρόταση της παραγράφου 3.1 οι λέξεις “ή προς το πρωραίο μέρος των δεξαμενών έρματος” τοποθετούνται ανάμεσα στις λέξεις «χώρους διπυθμένων» και «μπορεί να γίνεται από αντλιοστάσιο».

5 Στη δεύτερη πρόταση της παραγράφου 4.1 διαγράφονται οι λέξεις «στον χώρο στην περιοχή φορτίου».

Άρθρο δεύτερο
Κυρώσεις

Στους παραβάτες των διατάξεων του διατάγματος αυτού, ανεξάρτητα από κάθε άλλη ποινική ή πειθαρχική ευθύνη, επιβάλλονται και οι κυρώσεις του άρθρου 45 του κυρωθέντος με το ν.δ. 187/1973 (Α’ 261) Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου.

Άρθρο τρίτο
Έναρξη ισχύος

Η ισχύς του παρόντος διατάγματος αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Στον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας αναθέτουμε τη δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος διατάγματος.

Αθήνα, 28 Μαρτίου 2006

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΑΡΟΛΟΣ ΓΡ. ΠΑΠΟΥΛΙΑΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ — **ΝΤΟΡΑ ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ**

ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ — **ΜΑΝΩΛΗΣ Κ. ΚΕΦΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ**

---

(3)

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ’ ΑΡΙΘΜ. 72

Τροποποίηση του π.δ. 6/2000 (8/Α΄) «Επαγγελματικά Δικαιώματα Βοηθών Φαρμακείου.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του εδαφίου ζ΄ της παρ. 3 του άρθρου 2 και της παραγράφου 3 του άρθρου 6 του ν. 2009/1992 «Εθνικό Σύστημα επαγγελματικής Εκπαίδευσης και Κατάρτισης και άλλες διατάξεις» (Α΄ 18), όπως το τελευταίο τροποποιήθηκε με το άρθρο 16 παρ. 9 του ν. 2743/1999 (Α΄ 211) και ισχύει.

2. Τις διατάξεις του άρθρου 44 του ν. 5607/1932 «Περί κωδικοποιήσεως και συμπληρώσεως της φαρμακευτικής νομοθεσίας (Α΄ 300).

3. Την υπ’ αριθμ. 30356/14.3.2004 κοινή απόφαση Πρωθυπουργού και Υπουργού Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης «Ανάθεση Αρμοδιοτήτων στους Υφυπουργούς Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης Αθανάσιο Γιαννόπουλο και Γεώργιο Κωνσταντόπουλο.» (Β΄ 311).

4. Τη Γνώμη του Διοικητικού Συμβουλίου του Ο.Ε.Ε.Κ., όπως αυτή διατυπώθηκε στη Συνεδρίαση υπ’ αριθμ. 14/3.6.2004.

5. Το άρθρο 90 του π.δ. 63/2005 «Κωδικοποίηση της νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα κυβερνητικά όργανα» (Α΄ 98).

6. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις του παρόντος δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού.

7. Την υπ’ αριθμ. Δ 211/2.8.2005, Γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας, μετά από πρόταση της Υπουργού Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων και του Υφυπουργού Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, αποφασίζουμε:

Το π.δ. 6/2000 (Α΄ 8) «Επαγγελματικά Δικαιώματα Βοηθών Φαρμακείου» τροποποιείται ως εξής:

Άρθρο 1

Στο τέλος της παραγράφου 1 του άρθρου 1 προστίθεται η φράση «καθώς και στους κατόχους Πιστοποιητικού Βοηθού Φαρμακείου του π.δ. 1/10.2.1933 (Α΄ 36)».

Άρθρο 2

Το άρθρο 3 με τίτλο «Προϋποθέσεις απόκτησης Βεβαίωσης επιτυχίας Βοηθού Φαρμακείου» αντικαθίσταται ως εξής:

1. Για την εγγραφή ως μαθητευόμενου Βοηθού Φαρμακείου, κατά τις διατάξεις της Φαρμακευτικής νομοθεσίας, απαιτείται:

α. Δίπλωμα επαγγελματικής κατάρτισης επιπέδου μεταδευτεροβάθμιας επαγγελματικής κατάρτισης (ΙΕΚ) του ν. 2009/1992 της ειδικότητας «Τεχνικός φαρμάκων - καλλυντικών και παρεμφερών προϊόντων» ή ισότιμο της ημεδαπής ή της αλλοδαπής ή

β. Πτυχίο Τεχνικού Επαγγελματικού Εκπαιδευτηρίου Β' κύκλου σπουδών τμήματος «Βοηθών Φαρμακείου» ή ισότιμο της ημεδαπής ή της αλλοδαπής ή

γ. Πτυχίο Τεχνικού Επαγγελματικού Εκπαιδευτηρίου Α΄ κύκλου σπουδών ειδικότητας «Υπαλλήλων Φαρμακείου» ή ισότιμο της ημεδαπής ή της αλλοδαπής ή

δ. Πτυχίο ή απολυτήριο κάθε τύπου Λυκείου ή ισότιμο της ημεδαπής ή της αλλοδαπής για τους υπηρετούντες ή υπηρετήσαντες σε Στρατιωτικά Φαρμακεία ή Φαρμακεία Στρατιωτικών Νοσοκομείων οπλίτες πενταετούς υποχρέωσης (Ο.Π.Υ.).

2. Οι κάτοχοι Διπλώματος επαγγελματικής κατάρτισης επιπέδου μεταδευτεροβάθμιας επαγγελματικής κατάρτισης (ΙΕΚ) του ν. 2009/1992 αποκτούν δικαίωμα συμμετοχής στις εξετάσεις για την απόκτηση Βεβαίωσης επιτυχίας Βοηθού Φαρμακείου, μετά από έξι (6) μηνών πρακτική άσκηση σε φαρμακείο, ιδιωτικό ή δημόσιο (φαρμακεία Νοσοκομείων του Ε.Σ.Υ., φαρμακεία Πανεπιστημιακών Νοσοκομείων, φαρμακεία Θεραπευτηρίων του Ι.Κ.Α. ή άλλου Δημόσιου χαρακτήρα Νοσηλευτικών Ιδρυμάτων, στα οποία από το σχετικό οργανισμό τους προβλέπεται και υπηρετεί επιστήμονας φαρμακοποιός), υπό τον όρο ότι έχουν πραγματοποιήσει την προαιρετική εξάμηνη άσκηση κατά τη διάρκεια της κατάρτισής τους. Αν δεν έχουν πραγματοποιήσει την άσκηση αυτή, ο χρόνος της απαιτούμενης άσκησης σε φαρμακείο ανέρχεται σε ένα (1) χρόνο. Οι πτυχιούχοι Τεχνικών Επαγγελματικών Εκπαιδευτηρίων Β΄ κύκλου (ΤΕΕ Β΄ κύκλου) αποκτούν δικαίωμα συμμετοχής μετά από ένα (1) χρόνο πρακτικής άσκησης, οι πτυχιούχοι Τεχνικών Επαγγελματικών Εκπαιδευτηρίων Α΄ κύκλου (ΤΕΕ Α΄ κύκλου) μετά από δύο (2) χρόνια πρακτικής άσκησης και οι οπλίτες πενταετούς υποχρέωσης μετά από άσκηση τριών (3) χρόνων σε Στρατιωτικά φαρμακεία ή σε φαρμακεία Στρατιωτικών Νοσοκομείων.

Η έναρξη άσκησης δηλώνεται στη Διεύθυνση Δημόσιας Υγείας και Πρόνοιας της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, στην περιφέρεια της οποίας βρίσκεται το φαρμακείο (δημόσιο, ιδιωτικό ή στρατιωτικό) από το φαρμακοποιό ή τον Προϊστάμενο του φαρμακείου, ο οποίος είναι υπεύθυνος για την τακτική άσκηση του μαθητευόμενου και ο οποίος έχει την υποχρέωση, τακτικής, ανά εξάμηνο, ενημέρωσης της παραπάνω υπηρεσίας για την πορεία της άσκησης με υπεύθυνη δήλωση της παραγράφου 5 του άρθρου 3 του ν. 2690/1999 (Α΄ 45), θεωρημένη για το γνήσιο της υπογραφής από Δημόσια Αρχή.

Άρθρο 3

Το άρθρο 5 με τίτλο «Εξεταστικές περίοδοι» αντικαθίσταται ως εξής:

Οι εξετάσεις των υποψηφίων Βοηθών Φαρμακείου διενεργούνται δύο (2) φορές το χρόνο, το Φεβρουάριο και τον Ιούνιο. Με αποφάσεις του Υπουργού Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης ή του εξουσιοδοτημένου απ' αυτόν οργάνου καθορίζονται οι ημερομηνίες των εξετάσεων και ο χρόνος υποβολής των δικαιολογητικών των υποψηφίων, τα οποία κατατίθενται στις Διευθύνσεις Υγείας και Δημόσιας Υγιεινής των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων, όπου λειτουργούν έδρες Φαρμακευτικών Σχολών. Από τις ανωτέρω Διευθύνσεις εκδίδεται η Βεβαίωση των επιτυχόντων στις εξετάσεις.

Ο υποψήφιος που αποτυγχάνει σε τρεις (3) εξεταστικές περιόδους επαναλαμβάνει την πρακτική άσκηση για ένα επιπλέον εξάμηνο, προκειμένου να συμμετάσχει εκ νέου στις εξετάσεις.

Άρθρο 4

Το άρθρο 6 με τίτλο «Δικαιολογητικά για τη συμμετοχή στις εξετάσεις και τη χορήγηση άδειας άσκησης επαγγέλματος» αντικαθίσταται ως εξής:

1. Για τη συμμετοχή στις εξετάσεις προς απόκτηση βεβαίωσης επιτυχίας Βοηθού Φαρμακείου απαιτείται βεβαίωση της αρμόδιας Διεύθυνσης της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης περί ασκήσεως, σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 2 του άρθρου 3 του παρόντος.

2. Για τη χορήγηση άδειας ασκήσεως επαγγέλματος του Βοηθού Φαρμακείου απαιτούνται: α) πιστοποιητικό εισαγγελικής αρχής περί μη δίωξης, β) πιστοποιητικό ποινικού μητρώου περί μη καταδίκης, κατά τα άρθρα 59-65 του Ποινικού Κώδικα, γ) βεβαίωση επιτυχίας από την επιτροπή του άρθρου 3 του παρόντος, και επιπλέον, δ) για του αλλοδαπούς, που δεν είναι υπήκοοι χώρας - μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, πιστοποιητικό αμοιβαιότητας από το Υπουργείο Εξωτερικών και άδεια παραμονής, ε) για τους αλλοδαπούς ομογενείς άδεια παραμονής και στ) για πολίτες κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης που δεν έχουν ελληνική ιθαγένεια άδεια διαμονής.

3. Η άδεια άσκησης επαγγέλματος χορηγείται από τη Διεύθυνση Υγείας και Δημόσιας Υγιεινής της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης του τόπου μόνιμης κατοικίας του ενδιαφερομένου.

Άρθρο 5

Το τελευταίο εδάφιο του άρθρου 8 αντικαθίσταται ως εξής:

«Από τον Προϊστάμενο του Δημοσίου Φαρμακείου καθορίζεται ο αριθμός των ασκουμένων στο Δημόσιο φαρμακείο, και από τον Προϊστάμενο του Στρατιωτικού Φαρμακείου στο Στρατιωτικό φαρμακείο, εξασφαλιζομένων πάντοτε των παραπάνω προϋποθέσεων».

Άρθρο 6

Το άρθρο 9 αντικαθίσταται ως εξής:

1. Εγγραφές ως μαθητευομένων Βοηθών Φαρμακείου, μέχρι της δημοσιεύσεως του παρόντος με βάση τις προϊσχύουσες του π.δ. 6/2000 διατάξεις, ισχύουν.

2. Στις εξετάσεις για την απόκτηση Βεβαίωσης επιτυχίας Βοηθού Φαρμακείου μπορούν να λάβουν μέρος μέσα σε πέντε (5) χρόνια από τη δημοσίευση του παρόντος π.δ. και μέχρι τη δεύτερη εξεταστική περίοδο

του 2009, ήτοι 2004-2009, οι μαθητές - ασκούμενοι σε Φαρμακεία βάσει των προϊσχυουσών διατάξεων.

3. Το πιστοποιητικό Βοηθού Φαρμακείου που έχει εκδοθεί με τις προϊσχύουσες διατάξεις είναι ισότιμο με την Άδεια άσκησης επαγγέλματος Βοηθού Φαρμακείου που χορηγείται με τις διατάξεις του παρόντος.

Άρθρο 7
Τελική διάταξη

Η ισχύς του παρόντος διατάγματος αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Στην Υπουργό Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων ανατίθεται η δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος Διατάγματος.

Αθήνα, 23 Μαρτίου 2006

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΑΡΟΛΟΣ ΓΡ. ΠΑΠΟΥΛΙΑΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΘΝΙΚΗΣ ΠΑΙΔΕΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ	ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ ΥΓΕΙΑΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΑΛΛΗΛΕΓΓΥΗΣ
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΓΙΑΝΝΑΚΟΥ	**ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ**

01000730604060016

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ 34 * ΑΘΗΝΑ 104 32 * ΤΗΛ. 210 52 79 000 * FAX 210 52 21 004
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: http://www.et.gr – e-mail: webmaster@et.gr